



Projet de Master – LASUR

***Loi CO2 et fossé Ville / Campagne : vers
une compréhension de l'acceptabilité des
politiques de mobilité***

Etudiant :

Nasser Moukaddem

Professeur encadrant :

Vincent Kaufmann

Superviseur :

Florian Masse

REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes ayant contribué à ce travail, je tiens à remercier d'abord Florian Masse, post doc au Laboratoire LASUR à l'EPFL pour son encadrement tout le long du projet ainsi que ses conseils, ses remarques indispensables, sa disponibilité permanente et pour les nombreux encouragements qu'il m'a prodigués. De même, je tiens aussi à remercier Alexis Gumy pour son encadrement, conjointement avec Florian, lors de ma pré-étude notamment pour son aide dans le choix de mon sujet, ses recommandations de lectures très intéressantes et le temps qu'il a attribué à m'orienter. Je tiens aussi à remercier le Prof. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL et directeur du laboratoire de sociologie urbaine, pour la supervision du projet. Finalement, j'exprime ma gratitude à Monsieur Patrick Rérat, professeur à la faculté des géosciences et de l'environnement de l'UNIL, qui a bien voulu être expert externe lors de ma présentation orale.

ASBTRACT

L'objectif de ce projet de master est de développer une plus grande compréhension de l'acceptabilité des politiques de mobilité, surtout celle visant le report modal dans un contexte de réchauffement climatique. Dans un premier temps, le fameux fossé entre les urbains et les ruraux sera exploré à travers une analyse des résultats des votations concernant certaines politiques de mobilité depuis 1998. Au-delà, des analyses concernant les facteurs pouvant influencer l'opinion des individus au niveau de la régulation de la mobilité sont conduites dans le cadre de l'enquête de microrecensement de 2015. Les résultats de cette partie montrent l'importance de prendre en compte le revenu, le niveau d'éducation, ainsi que la possession d'une voiture ou d'un abonnement en transports publics lors de la légifération en matière de mobilité comme condition de base pour tout succès dans les urnes. Dans un deuxième temps, des analyses sont effectuées afin d'étudier les différences d'acceptabilité qui peuvent exister selon le lieu de domicile de l'individu - l'objectif étant d'inspecter ce fossé d'acceptabilité de façon plus poussée. A partir des résultats de ces analyses, plusieurs solutions sont retenues afin d'accroître l'acceptabilité d'une nouvelle loi globale visant un report modal de l'automobile vers les transports publics. La plupart de ces solutions proposées sont jugées à fort potentiel, même si l'applicabilité est, pour certaines, conditionnée à plusieurs facteurs et présente même certains risques à prendre en compte pour la suite.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	6
1 Revue de littérature.....	9
1.1 Territoires et populations	11
1.1.1 Urbain, rural et fractures territoriales.....	11
1.1.2 Divergence de mode de vie.....	13
1.2 Automobile et individus.....	15
1.2.1 Une dépendance automobile ?.....	15
1.2.2 Vers une compréhension des comportements individuels.....	17
2 Données et Méthodologie.....	20
2.1 Présentation du modèle	21
2.1.1 Profils socio-économiques.....	23
2.1.2 Habitudes de déplacements	24
2.1.3 Dépendance et accessibilité aux modes de transport	28
2.1.4 Territoire et localisation.....	32
2.2 Description des données.....	39
2.2.1 Caractéristiques sociodémographiques.....	40
2.2.2 Profils rythmiques.....	42
2.2.3 Accessibilité aux modes de transport	44
2.2.4 Caractéristiques du territoire.....	47
2.2.5 Politiques de mobilité étudiées	49
2.2.6 Votations de politiques de mobilité	52
2.3 Méthodologie	56
3 Différences de votes selon le type d'habitat.....	62
3.1 Dissuasion face à l'expansion de l'automobile.....	63
3.2 Amélioration des infrastructures routières	65
3.3 Promotion des transports Publics.....	68
3.4 Bilan de l'analyse.....	70
4 Analyse des déterminants de l'opinion.....	71
4.1 Augmentation du prix de l'essence.....	73
4.2 Amélioration du trafic routier	81
4.3 Promotion des transports publics.....	87
4.4 Récapitulatif des paramètres significatifs.....	94

5	Interactions entre votations et paramètres significatifs	97
5.1	Votation Anti-voiture.....	101
5.2	Votation Pro-Voiture.....	104
5.3	Votation Pro-TPs	107
6	Approfondissement des raisons de refus du report modal.....	110
6.1	Acceptabilités des mesures alternatives	112
6.2	Refus et vision des transports publics.....	117
7	Pistes de substitution à la loi CO2	122
7.1	Gratuité des transports publics.....	124
7.2	Carte Essence.....	127
7.3	Résumé des mesures	130
	Conclusion	131
	Références.....	134
	Annexe.....	141
	Liste des Graphiques.....	173
	Liste des Tableaux.....	174

INTRODUCTION

Le rapport du GIEC de 2021 est alarmant au niveau de l'augmentation de la température de la planète (IPCC 2021). Dans ce document, le GIEC précise que le réchauffement de la planète pourrait atteindre le seuil de +1,5°C autour de 2030, dix ans plus tôt qu'estimé. La production humaine des gaz à effet de serre représente l'acteur majeur de cet enjeu climatique, et nos déplacements y jouent un rôle important : l'inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse de 2019 précise que 32.4% des gaz à effet de serre sont produits par le secteur du transport¹. Les politiques à toutes les échelles de la gouvernance suisse ont intégré le report modal comme priorité afin de protéger l'environnement et réduire les effets de la pollution de l'air (OFT 2021). Cette disposition pousse les autorités vers l'usage d'outils favorisant le report modal de l'automobile vers d'autres modes de transport moins polluants. (Transports publics, vélo, marche à pied, ...)

Dans son plan "Avenir de la mobilité en Suisse" (DETEC 2017) publié en 2017, la confédération prédit, en se basant sur un scénario de référence, que face à la croissance démographique du pays ainsi que l'expansion économique, les prochaines étapes planifiées d'aménagement du rail et de la route ne permettront pas à elles-seules d'absorber la hausse attendue. En effet, les déplacements sont censés nettement augmenter jusqu'en 2040 (achats 38%, loisirs 38%, travail 16%). L'objectif des mesures de transport selon ce rapport est donc de rendre le système global de transport le plus efficient possible, c.à.d. d'utiliser au mieux la technologie disponible, consommer moins de ressources financières et naturelles tout en atteignant une utilité maximale pour la société. De plus, ce document laisse entendre une augmentation des mesures coercitives visant à inciter les habitants suisses à effectuer un report modal. L'objectif numéro 9 du plan va dans ce sens en précisant que les utilisateurs vont davantage devoir payer les coûts externes que leurs déplacements engendrent, incluant donc la pollution sonore et environnementale.

La loi CO2, rejetée de justesse par le peuple suisse avec 51% des voix, en est un exemple clair. En effet, cette loi prévoyait que les automobilistes paient plus significativement leur consommation d'essence sous l'adage « pollueur-payeur ». D'ici à 2024, la hausse des prix des carburants aurait pu augmenter jusqu'à 10 centimes par litre, puis dès 2025 jusqu'à 12 centimes. Cette mesure visait à rendre l'utilisation des voitures plus coûteuse afin d'inciter la population à utiliser de manière plus fréquente les transports publics. De plus, les ressources supplémentaires récoltées par ces mesures serviront à financer un fond climatique afin d'investir dans des infrastructures de transports existantes et nouvelles

¹ "Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse", OFEV, 2021

(Objectif n°4). La question de l'acceptabilité future de ces mesures se pose donc, encore plus après l'échec de la loi CO2. De plus, ce scrutin a été marqué par une différence de vote considérable selon le type d'habitat, une différence significativement plus nette que l'usuel Röstli-Graben²: 64.7% des habitants dans les centres des villes ont voté pour la loi CO2, alors que seulement 36.2% des personnes habitant dans les communes rurales ont fait de même³. Le terme clivage entre ville et campagne est de plus en plus utilisé en Suisse. Directeur de l'institut GFS Bern, le politologue Claude Longchamp précise par exemple que toutes les études réalisées ces dernières années témoignent d'un accroissement de ce fossé entre villes et campagnes⁴, tout en ajoutant que ce conflit politique majeur apparu au cours de ces 25 dernières années va encore s'accroître à l'avenir. A droite, la loi CO2 était soutenue par tous les partis bourgeois excepté l'UDC qui se présente aujourd'hui comme le défenseur des campagnards. Les ténors du parti agrarien ont récemment multiplié leurs attaques sur ce qu'ils appellent les "*villes écolo-socialistes gouvernées par des moralisateurs de la gauche caviar*"⁵, politique renforcée par ce clivage ville/campagne de plus en plus apparent. A gauche, le camp rose-vert soutenait la loi CO2, alors que d'autres partis mineurs (POP-PST, Ensemble à Gauche) y étaient opposés, jugeant le texte trop antisocial. De plus, la loi a été rejetée par plusieurs sections romandes de la grève du climat, mouvement formé majoritairement de jeunes demandant la neutralité carbone dès 2030, soit 20 ans avant la date envisagée par la confédération. Cette loi leur paraissait en effet trop peu contraignante et insuffisante.

Les médias se sont massivement emparés du sujet multipliant les articles afin d'expliquer l'échec de cette loi, pilier de la politique climatique suisse pour la décennie à venir, et plus précisément ce clivage ville-campagne. Deux explications sont souvent citées. Tout d'abord, cette différence d'acceptabilité proviendrait d'un clivage politique entre l'urbanité et la ruralité. Les habitants des centres urbains voteraient majoritairement à gauche, et accepteraient donc les mesures dites "écologiques", alors que les personnes habitant la ruralité votent plus massivement contre, se basant sur le fait que les grandes villes suisses sont généralement gouvernées par une majorité de gauche (Zurich, Genève, Bâle, Lausanne, Berne, Winterthur, ...). Cette hypothèse n'est pas suffisante en considérant, d'une part les positions des partis bourgeois en faveur de cette loi et d'autre part, les positions des partis de gauche plus "radicales" qui, eux, la refusaient. La deuxième explication porte sur l'offre des transports publics beaucoup plus répandue dans les centres

² Une frontière fictive entre la suisse romande et la suisse alémanique marquant, outre une différence linguistique, des différences culturelles et des différences de mentalités

³ "Résultats par région linguistique et type d'habitation - loi Co2", BFS Statistiques, 2021

⁴ Jaber, Samuel, "Villes-campagnes, le fossé qui divise la Suisse?", SwissInfo, 21 Octobre 2012

⁵ Eric, Felley, "1er août: la « déclaration de guerre » du président de l'UDC", Le Matin, 2 Août 2021

d'agglomérations que dans les villages : posséder une automobile serait donc une nécessité chez les habitants des milieux ruraux. Or la possession d'une voiture n'est pas toujours fruit d'une nécessité mais peut aussi être dans certains cas le produit d'une volonté de mobilité individuelle plus contrôlée. Le phénomène de périurbanisation des milieux ruraux où des personnes quittent volontairement les centres urbains afin de jouir à la fois de logements plus spacieux, et d'un individualisme de déplacement, en est un exemple ; ce phénomène se répand de plus en plus avec le relâchement des liens entre la localisation de l'habitat et de l'emploi (Rérat and Bierlaire 2017, p. 148-151). De plus, ces analyses peuvent être stigmatisantes pour les populations rurales, laissant entendre qu'elles favoriseraient leur intérêt personnel et leur confort face à l'urgence climatique.

Alors, comment expliquer de façon plus appropriée ces différences d'acceptabilité des politiques de mobilité entre les milieux urbains et ruraux ? Et quels sont les paramètres à prendre en compte afin de s'assurer une plus grande acceptabilité au sein de la population Suisse lors de la prochaine législation à ce sujet. A la lumière d'un travail de recherche bibliographique, cette étude propose des hypothèses afin de mieux cerner ces différences d'acceptabilité. Nous les appliquerons par la suite aux résultats de votations liés à des politiques de mobilité en Suisse. Nous utiliserons à cette fin une catégorisation des communes ainsi que des projets de loi. Nous explorerons ensuite les mécanismes pouvant expliquer les différences d'acceptabilité entre les individus au-delà de ce clivage, parfois hypothétique. Enfin, après avoir cerner le fondement de ces différences de soutien, nous présenterons plusieurs pistes de loi visant une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport et ayant une plus grande plausibilité d'être acceptées lors d'une votation.

1 REVUE DE LITTÉRATURE

Michel Bassand définit la mobilité comme *“l’ensemble des déplacements impliquant un changement d’état de l’acteur ou du système considéré”* (Bassand 1980, p. 49-54). Cette définition nous permet de considérer à la fois les phénomènes de migrations, qu’elles soient internationales ou interrégionales, la mobilité résidentielle, la mobilité de loisirs etc... Dans son livre *“Les paradoxes de la mobilité”*, V. Kaufmann se base sur ces travaux afin de redéfinir la mobilité en 3 dimensions : le champ des possibles, la motilité, et les déplacements. Le champ des possibles regroupe les réseaux à disposition, leurs performances et leurs conditions d’accès. La motilité rassemble quant à elle les conditions socio-économiques, les aspirations, les connaissances, etc... Alors que les déplacements renvoient à l’ensemble de ce qui bouge. Cette vision de la mobilité nous permet de considérer les temporalités sociales qui accompagnent les déplacements spatiaux (Kaufmann 2008, 29 - 31). Quatre formes majeures de mobilité, résumé dans le Tableau 1, émanent de cette définition selon 2 critères (Kaufmann 2011, 157) :

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité courte	Mobilité résidentielle
Vers l’extérieur d’un bassin de vie	Voyage	Migration

Tableau 1 Formes de mobilité selon les temporalités sociales. Source: *“Accès et mobilité”* - J.P. Orfeuil, F. Ripoll

Les politiques de mobilités étudiées par la suite visent à modeler en principe les déplacements quotidiens à temporalité courte et interne au bassin de vie de l’individu. Nous nous intéresserons par conséquent à la mobilité courte. Ce phénomène, de plus en plus étudié, est en effet un révélateur des stratégies de conciliation entre la volonté de stabilité au niveau de la vie personnelle et la nécessité de mobilité dans un contexte mondialisé et néolibéral (Vincent-Geslin and Authier 2016, 90). En outre, elle ne relève pas uniquement de l’activité professionnelle. Cette mobilité laisse transparaître un choix de style de vie où les ménages exploitent les systèmes de transport de façon quotidienne (Orfeuil 2010). La mobilité résidentielle affecte donc la mobilité courte. Par exemple, à contre-courant du phénomène de l’embourgeoisement de la périphérie qui offrait un accès en automobile facilité, les ménages les plus aisés gentrifient les quartiers du centre-ville, à la recherche de convivialité et d’aménités culturelles diversifiées. La mobilité quotidienne est aussi souvent réduite aux déplacements domicile-travail, alors que les déplacements d’ordre

personnel comme les achats et les loisirs sont en continuelle augmentation (Jouvenel 2003, p. 2-3). Cela peut s'expliquer par une généralisation de la journée continue avec une multiplication des raisons de déplacement. La mobilité devient donc, selon Orfeuillat, à la fois un paramètre dans le choix du type d'habitat et un reflet de statut social.

Ainsi, les personnes habitant les milieux urbains et les milieux ruraux ne vivent pas leur mobilité au même rythme. Il nous faut donc s'interroger d'abord sur ce concept long-temps traité de façon dualiste de "ville" / "village".

1.1 TERRITOIRES ET POPULATIONS

Au fil du temps, plusieurs définitions de la ville ont été élaborées, certaines reposant sur des données géographiques, d'autres sur la concentration de pouvoir. La définition de Tribillon permet de traiter à la fois des caractéristiques matérielles et immatérielles de la ville: *“La ville est un lieu étroit et unique, capable de concentrer une quantité impressionnante de richesse, de force de travail, d'intelligence, d'imagination, de conflit, de pouvoir, de savoir, de jouissance, d'exploitation, d'oppression et de libération”* (Tribillon 2002, p.5). Le rural s'est défini plutôt par opposition à l'urbain et demeurent relativement imprécis : *“la population rurale est celle qui n'est pas urbaine, l'espace rural étant celui qui n'est pas urbanisé”* (Jean-Paul 2017, p.426).

1.1.1 Urbain, rural et fractures territoriales

Au-delà de cette opposition, aucune définition internationale n'existe à l'échelle mondiale. Les critères retenus par les pays varient entre densité de population, nombre d'habitants, nombre d'emplois... (Martin 2012, p.112-114). De nombreux pays utilisent une taille de population minimale afin de définir une zone urbaine, mais ce critère peut être fixé aussi bien à 200 (au Danemark), 2 000 (en Argentine) ou 5 000 (en Inde) qu'à 50 000 (au Japon), voire 100 000 (en Chine). Certains pays n'utilisent pas de définition statistique mais désignent les zones urbaines par une décision administrative. Dans d'autres pays, on utilise l'emploi par secteur ou la disponibilité d'infrastructures et de services pour déterminer si les établissements humains doivent être classés comme urbains ou ruraux.

Mais ces fractures territoriales semblent de plus en plus difficiles à être localisés. En effet, le processus d'étalement urbain vient rompre avec les anciennes définitions dichotomiques visant à séparer et différencier l'urbain du rural. L'étalement urbain peut être défini comme « un phénomène marqué par un éparpillement des activités et une sub-urbanisation résidentielle aux différentes échelles du territoire » (Wolff, 2006). Il est largement dû aux plus faibles coûts fonciers des terrains avoisinants les centres ville ainsi qu'une envie de jouir de plus d'espace avec une approche routière de l'accessibilité.

De plus, l'étalement urbain s'accompagne et renforce l'apparition d'une nouvelle forme d'habitat : le périurbain, et ceci dès les années 1960 (Berroir, Le périurbain, de ville compacte à ville diffuse, 2013). Le périurbain correspond, selon Jacques Lévy, à « un gradient d'urbanité ou gradient d'intensité urbaine intermédiaire entre le centre, le suburbain à la densité et à la diversité plus fortes d'une part et l'hypo-urbain et l'infra-urbain à la densité et à la diversité plus faibles d'autre part » (Lévy, 2013). Cette forme est caractérisée morphologiquement par un éloignement de la discontinuité du bâti vis-à-vis de l'agglomération. L'étalement urbain s'y immisce de façon nébuleuse avec des pleins et des

vides, largement plus présents que dans les communes périphériques des agglomérations urbaines. Entourant généralement les agglomérations urbaines et les séparant ainsi des communes rurales, il est à la fois rural et urbain ; rural du fait qu'une partie de ses terres sont attribuée aux activités agricoles, et urbain avec une grande partie de sa population travaillant et se déplaçant quotidiennement dans les villes adjacentes.

Dès lors, face à ces différences morphologiques et géographiques entre les différents « gradients d'urbanisme », les individus ne partagent pas le même mode de vie.

1.1.2 Divergence de mode de vie

Un mode de vie peut être défini comme la façon par laquelle les individus clarifient leurs positions dans une société à travers leurs comportements mais aussi leurs opinions, leurs motivations et leurs valeurs (Van Acker, Mokhtarian, and Witlox 2009).

La ville est une mosaïque où les activités et les personnes très hétéroclites se répandent, de façon non uniforme, dans l'espace (Grafmeyer and Authier 2015, p.10-11). Elle est donc souvent décrite comme un lieu de rencontre où des personnes différentes au niveau socioculturel coexistent afin de profiter de cette concentration d'activités. Mais, cette intention de multiplicité ne peut pas expliquer les trajectoires résidentielles, généralement plus complexes qu'une seule volonté de différenciation : *"Si la diversité est revendiquée comme valeur sociale et urbaine, la vivre au quotidien passe aussi par la création de formes d'entre-soi et partiellement d'évitement"* (Bacqué and Vermeersch 2013, p.81). Le phénomène de périurbanisation ainsi que les lotissements sécurisés en sont des exemples typiques. Dans ce contexte hétérogène, les différents groupes sociaux présentent une volonté de repli, de façon à s'isoler afin de mieux se protéger de l'adversité. Les ruraux quant à eux forment un groupe plus homogène en termes d'origine sociale et de comportement (Coquard 2019, p.54) mais aussi en termes de sentiment d'injustice. Effectivement, face à l'urbanisation grandissante centralisant les activités, ainsi qu'au phénomène de désindustrialisation, les populations habitant les zones rurales se disent souvent désavantagées et victimes de leur localisation résidentielle (Coquard 2019, p.57). Or, cette centralisation des activités n'est pas uniforme selon les différents types de communes, rurales et urbaines. Des communes rurales isolées peuvent concentrer plus de services que les communes périurbaines qui, elles, sont souvent sous l'influence de centres-villes (Ripoll and Orfeuil 2015, p.55).

En outre, les personnes habitant ces différentes sociétés ne s'y définissent pas de la même manière au niveau de leurs motivations et aspirations. Par exemple, les études sont généralement valorisées dans les villes et sont nécessaires afin d'accéder au marché de l'emploi, alors qu'elles sont souvent critiquées dans les milieux ruraux comme étant trop abstraites, non productives et une perte de temps (Coquard 2019, p. 70).

Les personnes habitant les campagnes s'affirment plutôt dans la société grâce à des activités intergénérationnelles: cela expliquerait la tendance conservatrice au niveau des valeurs des jeunes, qui reprennent les idées des générations précédentes afin de se rallier à une même vision de la société et à une appartenance unique (Coquard 2019, p. 191). Mais, cette vision unique n'y est pas forcément une factualité. En effet, un schisme peut être remarqué selon les lignes de domination usuelles : les dominés, y décrivent plutôt la campagne comme un endroit en déclin et aspirent à habiter en ville alors que les personnes les plus aisées expriment leur satisfaction des conditions de vie dans ses régions (Coquard 2019, p. 125).

Les choix résidentiels sont donc plus complexes qu'une volonté choisie d'habiter selon un certain mode de vie. Le concept d'habitus permet d'englober les prédispositions des différents capitaux et de l'historique parental dans le choix du lieu de résidence (Bacqué and Vermeersch 2013, p.71). Cependant, les stratégies résidentielles ne dépendent pas que de ces penchants, mais plutôt d'une série de compromis se basant en grande partie sur cet habitus qui évolue au fil des expériences diverses des individus, mais pas que.

Max Weber développe la notion de « Lebenschancen », une voie que Bourdieu vient par la suite prolonger à travers ce concept d'habitus (Bourdieu, 1972). Cette notion de style de vie rend compte de la latitude de choix des individus dans les sociétés complexes (Weber, 1922). Ainsi, par son héritage et par les opportunités qui lui sont offertes l'individu a une capacité d'arbitrage dans le processus dynamique de sa socialisation (Maresca, 2017). Alors autant que son origine, son mode de vie actuel l'inscrit dans l'ordre social - et les déplacements quotidiens sont parties intégrantes de ce processus de socialisation. Ainsi, « *le mode de vie renvoie à un ensemble d'aspirations et de capacités des personnes qui se constituent à la rencontre entre les caractéristiques de la personne (liées à son expérience passée, ses ressources, ses apprentissages) et les prises offertes par son environnement* » (Sen, 1999) .

De fait, « *la mobilité au sein de l'espace habituel peut être vue comme une demande dérivée d'un mode de vie* » (Bacqué and Vermeersch 2013, p.35). Ces trajets doivent alors être étudié de façon à prendre en compte d'intégrer et d'étudier à la fois les contraintes spatio-temporelles ainsi que les caractéristiques sociales des individus. Cette approche s'appuyant à la fois sur la notion d'« Activity Patterns⁶ » et de « Time Geography⁷ » permet alors de prendre en compte simultanément l'espace, le temps et leur séquençement au sein d'une journée (Etat De Vaud & LASUR, 2019). Les profils rythmiques, résultat de cette démarche, deviennent alors miroir des modes de vies individuels des personnes et des compromis qui les régissent. Ces « choix » sont le résultat de la prise en compte à la fois de ces obstacles limitant le champ du possible pour un individu ainsi que d'autres liés à l'habitus, intégré en ce qui les concerne souvent de façon inconsciente. Dans ces compromis, la façon avec laquelle l'individu se perçoit lui-même et perçoit notamment la voiture conditionne ses possibilités (Bacqué and Vermeersch 2013, p.73-74). L'automobile n'est, dès lors, pas perçue de façon analogue partout sur le territoire.

⁶ L'approche visant à relier les caractéristiques socio-économiques et la succession des activités quotidiennes.

⁷ Approche transdisciplinaire sur les processus et événements spatiaux et temporels tels que l'interaction sociale, l'interaction écologique et les biographies d'individus dans lequel l'espace et le temps sont des dimensions fondamentales de l'analyse des processus dynamiques.

1.2 AUTOMOBILE ET INDIVIDUS

Objet d'abord considéré comme libérateur et réservé à la haute bourgeoisie masculine, la voiture s'est développée par la suite en un objet incontournable du quotidien (Mattioli 2013). Elle se propage d'abord dans les secteurs en plein essor économique des professions libérales, pour ensuite devenir une aspiration commune et réaliste dans les milieux moins aisés (Démoli and Lannoy 2019, p.10-11). Avec la baisse des prix des véhicules et un prix d'essence accessible, l'ouvrier devient capable de se déplacer davantage et de façon plus confortable, augmentant donc son champ de possibilité. Ce nouveau mode de transport lui offre la possibilité de voyager mais aussi un accès facilité à la vie culturelle.

1.2.1 Une dépendance automobile ?

Dès lors, la privation de voiture est alors perçue pour une grande partie de la population comme un obstacle à l'accès au marché de travail ainsi qu'un frein à une meilleure qualité de vie (Taylor and Ong 1995). Cet objet de luxe s'est donc développé en une nécessité, souvent combattue par une partie de l'élite.

Deux paramètres nuisent à l'image de l'automobile : la sécurité et la pollution. La loi de Smeed, statisticien britannique, affirme que la diffusion du nombre de véhicules en service génère un accroissement du nombre d'accidents mortels, et ceci jusqu'à un certain niveau de motorisation. Or ces accidents ne sont pas socialement répartis de façon égale: une étude réalisée aux Etats-Unis dans les années 2000 montre qu'une personne n'ayant pas de diplôme universitaire a deux fois plus de risque de subir un accident mortel qu'une personne ayant suivi une éducation longue. De plus, au niveau des émissions, les dangers des gaz rejetés par l'automobile deviennent connus au grand public après le smog de Londres, en 1952 (Polivka 2018), et sont étudiés massivement et confirmés par la suite.

Aujourd'hui, ces critiques génèrent un conflit entre les pro automobilistes et les anti-voitures qui se cristallise à chaque débat concernant les politiques de mobilité. Les "environnementalistes" fustigent le bilan écologique de ce moyen de déplacement, au vu du réchauffement climatique et de ses effets sur la santé. Les pro automobilistes défendent selon eux une certaine liberté de mouvement, voyant dans les restrictions visant les automobiles une certaine injustice. Les lobbys automobilistes jouent aussi un rôle crucial dans le débat avec une puissance économique pouvant peser sur les décisions des politiques. En effet, ce lobby est composé à la fois des constructeurs automobiles, de l'industrie pétrolière, des entreprises de construction, des propriétaires des usines à asphalte et des vendeurs des produits nécessaires pour la fabrication de l'automobile, ce qui représente une force économique majeure, surtout dans un contexte de mondialisation où l'État perd sa souveraineté économique et sa marge d'imposition de ses décisions (Deneault 2017).

Mais, si l'automobile est moins critiquée au niveau de la population rurale, c'est essentiellement parce qu'elle est perçue par eux comme une nécessité, et toute entrave à sa libre utilisation serait injuste puisqu'elle nuirait à leurs opportunités d'accès. En effet, dans les contextes ruraux, l'automobile jouit d'une importance conséquente pour l'accès à l'emploi: elle permet d'agrandir la zone de recherche d'emploi ainsi que de prouver une certaine capacité, en étant présentée comme un premier succès dans la vie (Ripoll and Orfeuil 2015, p.65). A cela s'ajoute un sentiment de vulnérabilité lié notamment au prix du carburant. Ce coût variable ne dépend pas des lois de la collectivité et peut donc devenir trop conséquents, si on les ajoute aux coûts fixes nécessaires à la possession d'une voiture (Ripoll and Orfeuil 2015, p.61). Or les coûts de l'utilisation de l'automobile sont objectivement à la baisse en prenant en compte le pouvoir d'achat⁸ (temps nécessaire de travail afin de pouvoir payer un litre d'essence).

L'automobile se profile donc, selon certains, comme le seul moyen pour profiter des services proposés et concentrés dans les pôles urbains proches, qui sont eux mieux équipés en transports publics. Malgré sa normalisation dans les sociétés modernes, elle n'est donc pas perçue pareillement au sein de la population. Mais une simple dépendance ne peut pas expliquer l'attachement que certaines franges de la population éprouvent face à ce moyen de déplacement. En effet, nos choix de déplacements quotidiens font partie de possibilités pré conditionnés dont notamment nos représentations sociales.

⁸ FranceInfo, "Carburants : paye-t-on vraiment plus cher qu'il y a 40 ans ?", 06/11/2018

1.2.2 Vers une compréhension des comportements individuels

Nos comportements individuels en matière de mobilité sont profondément liés à la représentation sociale que nous avons de nous-même, des différents modes de transports et de la société dans laquelle nous vivons. Selon Moscovici, les représentations sociales sont en fait des guides d'action qui sont élaborés et utilisés dans des situations d'interactions sociales (Moscovici 2004). Elles sont souvent plus importantes que les caractéristiques objectives de la situation et jouent donc un rôle crucial dans nos comportements et nos choix. En effet, l'opinion que nous avons des différentes possibilités pour un trajet d'un point A à un point B dictent en partie nos comportements de mobilité (Garling, Gillholm, and Garling 1998, p.130). Un individu pourrait donc par exemple préférer un certain mode de transport même s'il induirait un temps de trajet plus long. Les pratiques sociales seraient donc à l'interface entre les réalités sociétales externes du sujet et les prédispositions internes de la personne. Les représentations sociales ne sont donc pas modifiées par les discours idéologiques (Abric 2011, p.63) mais par les pratiques sociales qui elles même sont prédéterminées par ces représentations. Dans ce sens, *"toute contradiction entre les représentations sociales et les pratiques amène nécessairement à la transformation de l'une ou de l'autre"* (Abric 2011, p.288).

L'étude de ces représentations propres à chaque groupe permet de mieux comprendre le sentiment d'unité qui les rassemble. Elles nous donnent des informations et des explications sur la nature des liens régissant une communauté. Le partage d'une même vision permet de renforcer le lien social où les membres d'une population dite homogène s'influencent entre eux à ce niveau (Jodelet 2003, p.68). Les ruraux et les urbains ne partagent pas la même vision de la vie en société : la réputation est par exemple une caractéristique fondamentale dans les rapports entre individus habitant les milieux ruraux. Une bonne réputation est une condition sine qua non pour s'assurer un accès à l'emploi dans ces milieux plus isolés ainsi que pour tisser des liens d'amitié (Coquard 2019, p.29). Les habitants des villes semblent y accorder moins d'importance.

Ces différences sociétales de représentations se cristallisent aujourd'hui à propos de l'automobile. En effet, la possession d'un permis de conduire est perçue dans les milieux ruraux comme signe de réussite alors que ce n'est pas forcément le cas en milieu urbain (Coquard 2019, p.51). La possession d'automobile est quant à elle non seulement perçue comme un signe de réussite mais aussi comme une pure nécessité dépassant une simple logique d'accessibilité dans ces milieux ruraux. En effet, les travaux de Yoann Demoli témoignent de la variété des gains individuels espérés par l'acquisition d'une voiture entre logique de distinction, logique d'accomplissement, et cette logique d'accessibilité (Demoli, 2019). Par exemple, les trajets en automobile peuvent constituer aussi un moment d'union et de partage pour les familles et un moyen permettant de passer du temps avec les enfants (Rigal, 2018). Toutes ces raisons peuvent se cacher derrière l'immuabi-

lité des habitudes en termes de mobilité chez les automobilistes. D'autre part, ces représentations sociales de l'automobile ne sont pas homogènes au sein de la population. En effet, une enquête réalisée au niveau de la région Ile de France montre une double différenciation - générationnelle et géographique - dans cette représentation de la voiture avec une surreprésentation des qualificatifs « liberté » et « autonomie » en zones rurales ainsi qu'une surreprésentation très nette des avis négatifs chez les moins de 25 (Berroir, et al., 2018). Cette perception positive de la voiture est toutefois nuancée par une reconnaissance importante des externalités négatives du système automobile au sein de l'échantillon. La différence de vision reste un frein important aux changements de modes, volonté notamment politique pour des raisons écologiques.

En effet, il est largement admis que l'intensité de l'activité humaine et son impact poussent la Terre au-delà des limites planétaires, remettant en cause chez beaucoup nos modes de vies. Mais, alors que l'accélération du changement climatique focalise toutes les inquiétudes, une mutation de nos modes de vie sous la pression d'une forte demande éthique de sobriété choisie ne représente pas la seule grande voie envisagée pour engager une transition vers le développement durable. Ainsi, le « verdissement » des activités productives et des services afin de renouveler les marges de croissance de l'économie en poursuivant l'amplification de la consommation est aussi plausible (Maresca, 2017).

Au niveau de la mobilité, cette dernière voie peut être assimilée aux progrès techniques ayant permis la réduction de consommation en essence de l'automobile ainsi que de son rejet de gaz à effet de serre. Les partisans de cette démarche misent donc sur des révolutions technologiques possibles et futures qui nous permettraient de modifier le moins possible nos habitudes de consommation tout en diminuant de façon individuelle notre empreinte écologique (Bergua, 2007). Pour beaucoup d'entre eux, cette trajectoire semble être la seule possible - les modes de vie étant trop difficilement modifiable de façon assez rapide. Ceci peut être perçue comme un paradoxe en soi puisque l'usage des technologies possède une responsabilité écrasante dans ce réchauffement. Entre le tout à la technologie et son rejet total, il y a de l'espace pour réfléchir la question en profondeur.

Effectivement, les modifications de modes de vie sont choses courantes lors de l'Histoire de nos civilisations, surtout dans des périodes post-avancée technologique et innovations (Halloy, 2021). Par exemple, un changement majeur de mode a consisté à faire sortir les sociétés développées, dès la fin de la seconde guerre mondiale, de l'autoproduction, de l'autosuffisance et d'une vie sociale centrée sur le voisinage grâce à un accès à l'emploi salarié, à la mobilité mécanique et à la consommation de masse (Mendras, 2019). L'adhésion des citoyens à cette dernière a notamment été la conséquence d'un entraînement par imitation et par la réorganisation des habitudes (Crowley, 2003). Les approches étatiques visant l'incitation comportementale de façon individuelle se trompent donc au niveau de la chaîne des causalités : « *Au-delà des apparences, ce ne sont pas les pratiques des individus qui transforment la structure du mode de vie, c'est au contraire cette structure qui, par son*

pouvoir structurant sur les comportements collectifs, oriente les pratiques individuelles » (Maresca, 2017).

Les autorités publiques disposent de deux options afin d'entraîner un processus de changement de mode de vie chez les citoyens : la contrainte et l'influence (Joule & Beauvois, 2002). La première relève généralement d'une punition. En mobilité elle peut apparaître sous forme d'accroissement du coût des déplacements, dont notamment les vignettes automobiles, les surtaxes sur le carburant, etc. L'influence quant à elle vise à modifier les modes de vie grâce à un changement des représentations sociales de l'individu (Smelser & Baltes, 2001). Les résultats de cette façon d'agir peut-être une adhérence soit inconsciente avec une intériorisation de ces pratiques et des valeurs qui y sont liés soit consciente avec une sorte d'identification choisie à elles (Rigal, 2018). Mais l'efficacité de l'influence est jugée trop chronophage et incompatible avec l'urgence du réchauffement climatique (Louis & Martin, 2019). Les mesures de contrainte ne sont pas moins décriées : en effet outre l'atteinte à la liberté individuelle, elles peuvent être contreproductives et ne prennent pas en compte la multitude de modes de vie qui coexistent sur un même territoire. Ces mesures ont tendance à empêcher l'individu à atteindre son « idéal de vie » sans lui en proposer un autre ou en tout cas sans le pousser à en apprendre un autre : *« La contrainte empêche l'accomplissement d'un désir par l'habitant, mais elle ne pousse pas à pratiquer autrement. Conséquemment, les aspirations à une vie bonne ne sont pas prises en compte et il n'y a pas de tentatives de faire changer l'habitant en misant sur ses capacités à apprendre »* (Rigal, 2018).

Alors entre influence et contrainte, les autorités publiques doivent se saisir du sujet du report modal tout en s'assurant une compréhension pleine des raisons expliquant le refus de certains de l'adopter. Il nous faut dès lors questionner ce clivage urbain / rural dans l'acceptabilité des mesures liés à la mobilité. Est-il si lié aux types d'habitat ou est-il plutôt la conséquence de modes de vie majoritaires différents dans ceux-ci ? Ce fossé d'acceptabilité s'aggraverait-il avec le temps, mettant ainsi dos à dos les habitants des villes et des campagnes ? D'autre part, entre habitus, offre, lieux de vie et habitudes en termes de mobilité, il nous faut questionner la place de chaque paramètre dans le développement de l'opinion des individus concernant ces politiques de mobilité. Cette analyse nous permettra-t-elle de comprendre plus en profondeur la différence d'acceptabilité remarquée lors de la loi CO2 entre urbains et ruraux ? Et finalement, quels paramètres sont les plus intéressants à prendre en compte lors de l'élaboration de nouvelles lois afin de s'assurer une plus grande acceptabilité au sein de la population ?

2 DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE

Les infrastructures de transport sont les nerfs de l'économie et de la société. La mobilité constitue ainsi le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Face à la croissance démographique, au réchauffement climatique et aux besoins grandissants du secteur économique, les autorités publiques sont responsables face à leur citoyen de la planification de ces déplacements à l'échelle macroscopique. De l'interdiction totale de circuler dans les centres-villes à des mesures favorisant l'automobile, nous nous devons de préciser tout d'abord quels types de mesures nous comptons prendre en compte par la suite. Ces mesures peuvent par exemple viser le report modal vers des modes de déplacements moins polluants, l'amélioration de la qualité de vie avec la réduction des émissions sonores et de la pollution atmosphérique, l'amélioration de la qualité des infrastructures de transport public et routier, etc...

Par la suite, nous nous focaliserons exclusivement sur les mesures affectant la mobilité des personnes. Nous proposons de les regrouper en 3 catégories : celles qui visent à réduire l'utilisation des véhicules individuels motorisés, celles qui visent à assurer une meilleure qualité de desserte des infrastructures routières, et celles qui visent la promotion et l'amélioration des transports publics et de la mobilité douce.

Face au rejet de la loi CO2, mesure qui s'apparente au premier groupe cité ci-dessus, et donc à la nécessité de remodeler l'action politique pour générer un consensus majoritaire au sein de la population, nous nous intéresserons à présenter des solutions plus acceptables. Il nous faudra alors étudier les différents paramètres influençant la formation d'une opinion individuelle en ce qui concerne les politiques de mobilité, qu'elle soit positive ou négative, afin de mieux comprendre les mécanismes de formation d'opinion sur la mobilité, et pouvoir par la suite présenter des solutions innovantes prenant en compte ce processus majeur.

Pour ce faire, une revue littéraire des travaux réalisés sur les politiques de mobilité et plus précisément liant les types d'habitats et les modes de vies, a permis de mettre en évidence plusieurs échelles permettant d'éclairer ce processus de formation d'opinion dont notamment les territoires, l'accessibilité aux différents modes de transport, les caractéristiques socio-économiques et les rythmes quotidiens de déplacement. Notre modèle d'analyse devra dès lors prendre en compte ces différents critères afin d'assimiler les raisons du rejet d'une frange la population de certaines politiques de mobilité.

2.1 PRÉSENTATION DU MODÈLE

Au fil de cette étude, nous développerons un modèle pouvant pronostiquer l'avis d'un individu selon les critères cités auparavant afin d'établir des pistes de politiques de mobilité incitant un report modal.

Nous commencerons tout d'abord par étudier les différences d'acceptabilité entre les différentes communes afin de comprendre comment s'est profilé ce clivage d'admissibilité supposé au fil du temps et quels types de mesures il concernerait particulièrement. Il nous faudra dès lors considérer une classification des communes entre urbaines, rurales et périurbaines afin de prendre en compte l'effet du degré d'urbanisme de la commune d'origine sur l'opinion des habitants.

Nous procéderons par la suite à une analyse de l'effet individuel des paramètres concernant l'avis des personnes concernant les 3 types de mesures de politique de mobilité. Ces paramètres seront choisis en se basant sur la revue de littérature développée plus haut. Ils reprendront alors les quatre catégories de critère précédemment cités : le type d'habitat, les profils rythmiques, l'accessibilité aux différents modes de transport, et les caractéristiques socio-économiques.

Ultérieurement, nous utiliserons les résultats des deux étapes précédentes afin de mieux comprendre les différences de soutien aux mesures liés aux déplacements des personnes. En effet, au-delà du lieu domicile, des effets latents provenant d'autres critères peuvent apporter un éclairage supplémentaire en ce qui concerne les soutiens contrastés entre urbains et ruraux.

Finalement, nous nous intéresserons à l'image des transports publics chez les individus refusant le report modal ainsi que plusieurs mesures pouvant constituer des alternatives à la loi CO2. Nous prendrons en compte les conclusions des parties précédentes afin d'élaborer des pistes de loi favorisant un report modal et pouvant être perçues comme moins injustes et arbitraire.

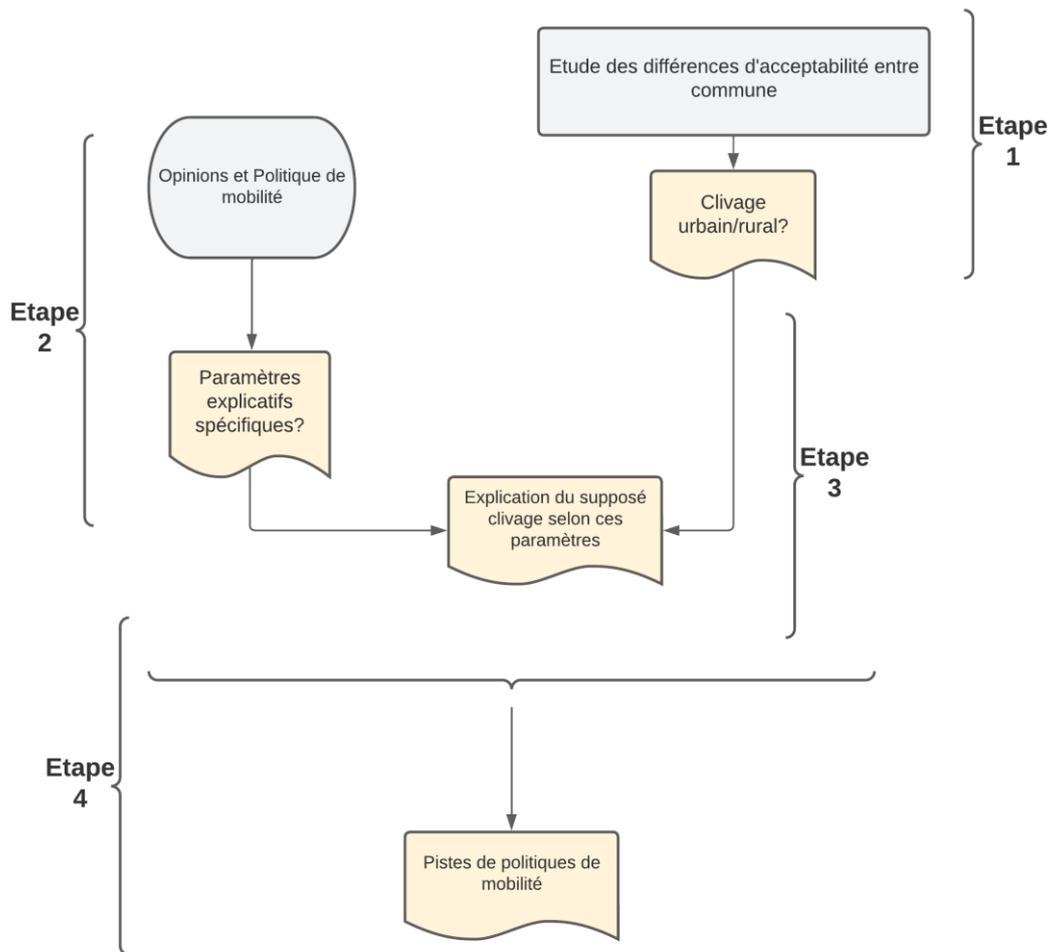


Schéma 1: Etapes d'analyse au fil de cette étude

Dans un premier temps, il nous faudra définir ces différentes caractéristiques pouvant affecter l'opinion de la population en termes en termes d'indicateurs claires et intelligible. Les hypothèses concernant leurs relations respectives avec la vision des individus de la mobilité future seront aussi développées par la suite.

2.1.1 Profils socio-économiques

Pour commencer, les caractéristiques socio-économiques usuelles peuvent servir dans la compréhension des prises de position des individus par rapport aux politiques de mobilité les affectant. Ainsi l'âge, le genre, et le revenu sont souvent le reflet d'un positionnement conscient ou inconscient dans la société qui peut affecter à la fois nos représentations et nos pratiques sociales. Les mesures contraignantes en matière de coûts de déplacement représentent par exemple un frein plus important chez les personnes les moins aisées, affectant de façon plus conséquente leur pouvoir d'achat au quotidien.

D'autre part, les femmes peuvent, quant à elle, se sentir moins en sécurité dans les transports publics et donc elles favoriseraient les modes de transports individuels motorisés. De même, le fait d'avoir des enfants peut constituer un frein chez les parents au niveau de l'utilisation des transports communs, affectant par la suite leurs opinions en ce qui concerne les politiques de mobilité.

Nous prendrons aussi en compte le niveau d'éducation des individus ainsi que le statut professionnel des individus - les personnes travaillant ne se déplaçant pas généralement pour les mêmes raisons que les personnes inactives.

Ces caractéristiques socio-économiques sont d'ailleurs étroitement liées aux déplacements quotidiens des individus - les employés ayant par exemple plus tendance à se déplacer de façon complexe. Nous intégrerons donc les habitudes des individus en termes de déplacements dans notre analyse par la suite.

2.1.2 Habitudes de déplacements

Nos déplacements quotidiens reflètent en partie nos modes de vies, nos choix et notre façon de s'approprier l'espace comme lieu de vie, composé de 4 sphères qui interagissent constamment : la sphère familiale et domestique, la sphère professionnelle, la sphère du temps libre et des loisirs, et la sphère de l'engagement associatif ou non rémunéré (Larose, 2011). La mobilité devient un outil qui permet les déplacements d'une sphère à une autre avec des rythmes plus ou moins effrénés et devient ainsi un reflet de notre mode de vie en déterminant notre rapport à l'espace, le temps et la société en général.

Ces rythmes peuvent être étudiés en prenant en compte plusieurs caractéristiques en même temps dont le nombre de boucles, l'heure de déplacement, etc... L'étude de ces différents paramètres ainsi que leur traitement a permis aux chercheurs du LASUR d'identifier dix profils rythmiques selon 3 propriétés en général (LASUR, 2019):

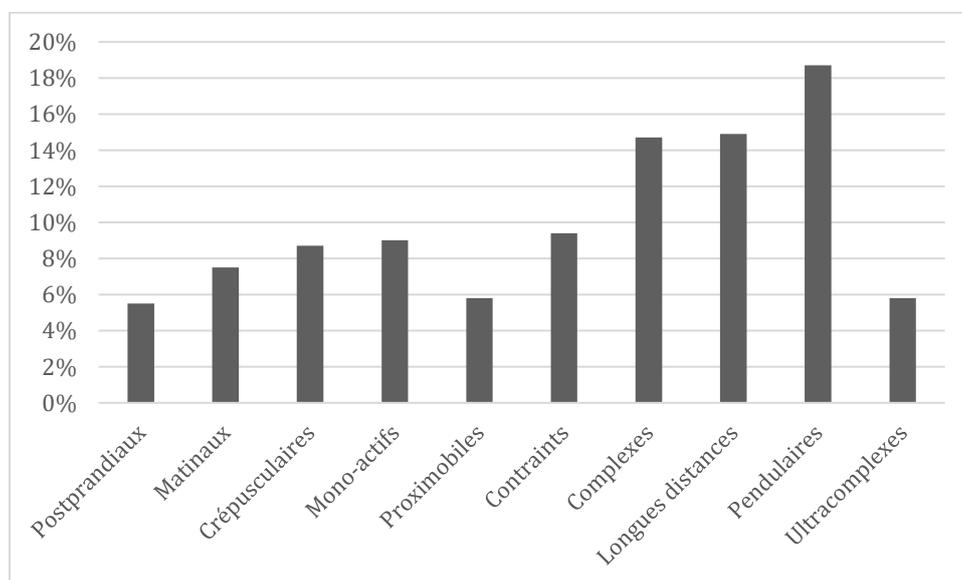
- La complexité c'est-à-dire essentiellement leur nombre de déplacements et le nombre de retours à la maison.
- La contrainte temporelle en considérant la relation entre les déplacements à l'heure de pointe du matin et l'heure du premier départ.
- La dispersion spatio-temporelle avec à la fois la distance totale parcourue et l'heure d'arrivée du dernier déplacement.

Le Tableau 2 permet de résumer les 10 profils comme définit par leurs auteurs :

Profils rythmiques	Synopsis
Postprandiaux	Rythme le plus faible avec une activité post - pause méridienne et à proximité du domicile.
Matinaux	Rythme temporellement décalé avec des activités réalisés en heure creuse et proche du domicile.
Crépusculaires	Rythme ancré dans l'après-midi et jusque tard dans la soirée restant proche du domicile
Mono-actifs	Activité avec étendue temporelle relativement importante en 1 boucle et à une distance relativement importante du domicile.
Proximobiles	Schéma complexe avec plusieurs boucles hors heures de pointes tout en restant proche du domicile.
Contraints	Activités proches du domicile avec plusieurs déplacements et qu'une seule boucle en heure de pointe.
Complexes	Schéma avec plusieurs boucles hors heure de pointe avec une distance moyenne journalière importante.
Longues distances	Schéma peu complexe avec une boucle uniquement mais incluant des activités loin du domicile.
Pendulaires	Plusieurs déplacements en heure de pointe le matin, le midi et le soir avec en général deux aller retours et sur des distances totales parcourues relativement importantes.
Ultracomplexes	Rythme quotidien le plus élevé, avec 3 boucles généralement, des déplacements en heure de pointe le matin mais qui reste proche du domicile.

Tableau 2: Caractéristiques principales des profils rythmiques de mobilité. Source : cahiers du LASUR 36B

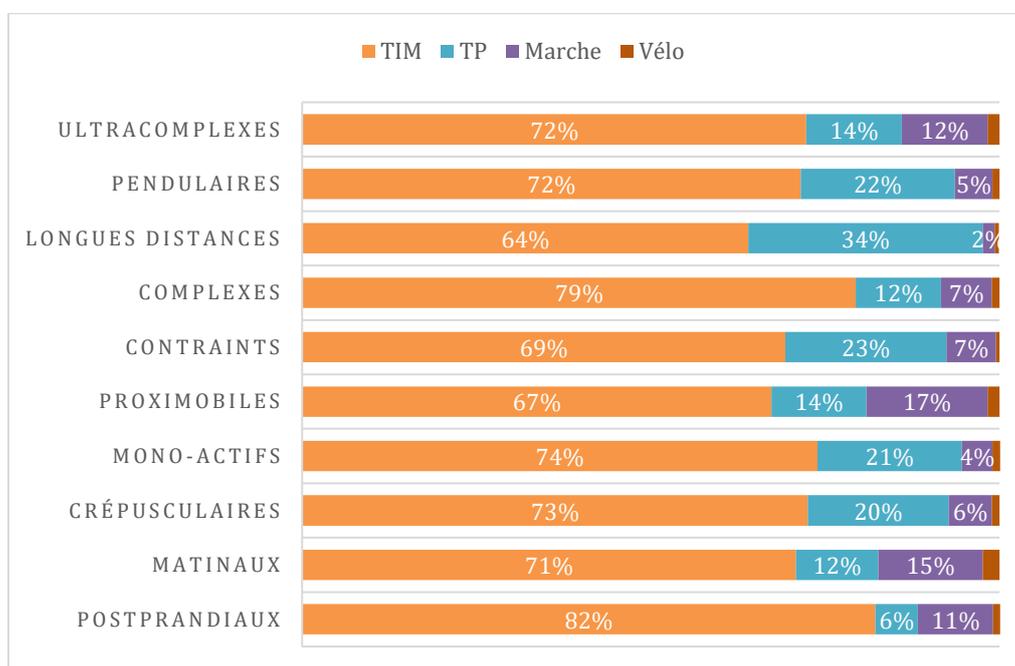
Ces profils rythmiques permettent de répartir la population Suisse selon leurs pratiques de mobilité, comme suit (Graphique 1):



Graphique 1: Répartition de la population Suisse selon les 10 profils rythmiques Source : cahiers du LASUR 36B

Un tiers de la population Suisse peut être considéré comme ayant un rythme quotidien pendulaire ou de longue distance, indiquant ainsi l'importance du besoin de se déplacer rapidement sur des longues distances. Il n'en reste pas moins que la majorité de la population se déplace - de façon plus ou moins intensive dépendant des cas - à proximité de son domicile. Un accès facile à la sphère domestique reste donc un paramètre recherché. Les déplacements hors des heures de pointe est une caractéristique assez répandue au sein de presque un tiers de la population (postprandiaux, matinaux, crépusculaire et mono actifs), mais la contrainte temporelle demeure une propriété partagée de notre système de production économique, surtout chez les personnes devant se déplacer plusieurs fois par jour.

Le Graphique 2 permet de visualiser la répartition modale en passager-kilomètres de chaque groupe d'individus.



Graphique 2: Répartition modale de chaque profil rythmique Source : cahiers du LASUR 36B

Les transports individuels motorisés restent majoritaires quel que soit le profil rythmique étudié mais varie tout de même entre 63% et 82%. Ce sont les longues distances qui utilisent le moins ce mode de transport, mais ils sont aussi ceux qui marchent le moins. 34% des passager kilomètre sont réalisés par les longues distances en transports publics - au vu de l'éloignement du domicile, nous pouvons estimer que ce sont majoritairement les lignes ferroviaires qui sont exploitées. Ce sont les postprandiaux qui utilisent à fois le plus les transports individuels motorisés et le moins les transports publics

alors que leurs déplacements sont hors heures de pointes ainsi que proche du domicile. Les complexes aussi utilisent plus souvent l'automobile. Ceci peut être dû à des déplacements hors heure de pointe, ce qui rend le recours à l'automobile plus intéressant, avec moins de risque d'embouteillages. En ce qui concerne la marche, ce sont les profils qui réalisent la majorité de leurs activités proches du domicile qui y ont le plus souvent recours. Le vélo quant à lui reste très minoritaire concernant tous les profils rythmiques, mais surtout chez les longues distances et les contraints.

Ces profils rythmiques révélant des modes de vie différents seront donc pris en compte afin de déceler leur importance en ce qui concerne la formation de l'opinion individuelle sur les mesures de mobilité, qu'elles soient liées aux transports publics ou aux transports individuels motorisés.

Nos déplacements sont d'ailleurs conditionnés par les possibilités d'accès et de desserte aux modes de transport. Par exemple, une personne ne possédant pas de voitures et habitant loin d'une gare aura plus tendance à ne se déplacer qu'une seule fois, réalisant ainsi ses achats ainsi que ses loisirs à proximité de son lieu de travail. Ces indices d'accès en termes de mobilité doivent aussi être pris en compte dans notre analyse.

2.1.3 Dépendance et accessibilité aux modes de transport

Un des paramètres à prendre en compte lors de l'analyse de l'opinion d'un individu concernant les différentes politiques de mobilité réside dans l'offre de transport qui lui est disponible et sa dépendance fonctionnelle à l'automobile.

L'accessibilité des individus à une autre offre de transport est un paramètre pertinent pouvant exprimer cette dépendance à l'automobile. Créées en 2010 par l'Office fédérale de l'environnement, la « classe de desserte en transports publics » sert à aider les cantons et les agglomérations dans l'établissement de leurs plans d'affectation du sol et du milieu bâti ainsi que leurs plans directeurs (ARE, 2010). Autre que de favoriser le report modal en améliorant l'offre alternative, une meilleure qualité de desserte permet aussi de contribuer à améliorer l'attractivité de certaines zones.

Les classes A à D sont attribuées au territoire entourant les arrêts de transports en commun par le calcul d'un indice basé sur les horaires, les cadences et le mode de transport concerné. Les zones proches de nœuds ferroviaires et de lignes ferroviaires à hautes cadences relèvent d'une classe de desserte élevée (A), celles situées à moyenne distance d'un arrêt de bus d'une ligne régionale à la cadence moins soutenue relèvent d'une classe inférieure.

La première étape consiste à catégoriser les différents arrêts de transports publics selon le moyen de transport le plus performant et la cadence de celui-ci. Par exemple, une gare avec un train InterRegio sera mieux notée qu'un simple arrêt avec un bus local. Une cadence élevée a le même effet. Les deux paramètres à la fois permettent d'attribuer à l'arrêt une catégorie allant de I à V selon le Tableau 3 :

Cadence	Moyen de transport			
	<i>Nœuds Ferroviaire</i>	<i>Ligne ferroviaire</i>	<i>Tram, trolley-bus / autobus</i>	<i>Bus local</i>
< 5 min.	I	I	II	III
6 - 9 min.	I	II	III	IV
10 - 19 min.	II	III	IV	V
20 - 39 min.	III	IV	V	V
40 - 60 min.	IV	V	V	-

Tableau 3: Catégories d'arrêt en fonction du moyen de transport et de la qualité de la desserte

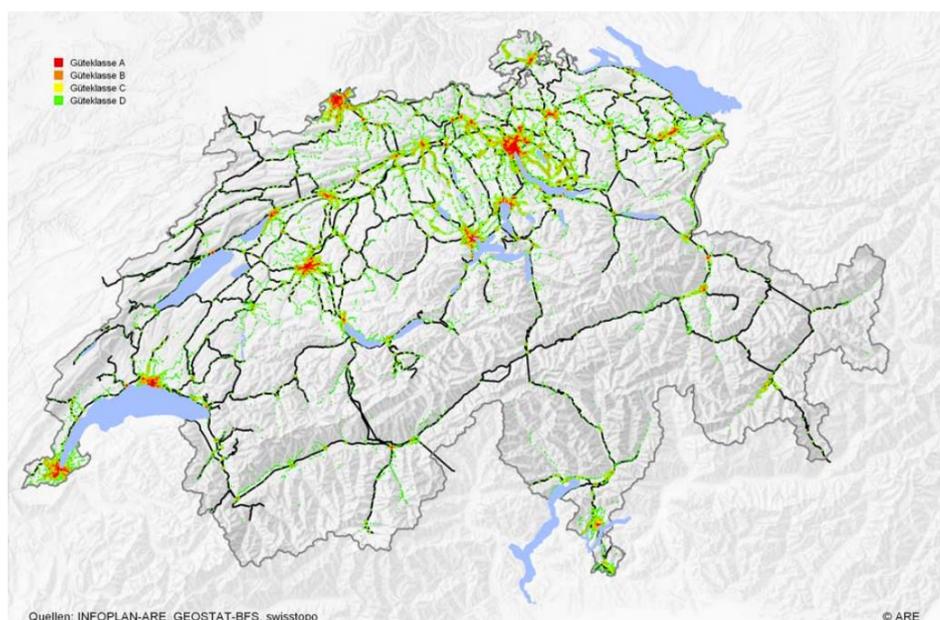
La seconde étape consiste à attribuer la classe de desserte en transports publics à la zone

concernée en considérant à la fois l'indicateur de catégorie d'arrêt calculé ci-dessus et la distance à vol d'oiseau du point considéré à cet arrêt, comme selon le Tableau 4:

Catégorie d'arrêt	Capacité des arrêts			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	-
IV	C	D	-	-
V	D	-	-	-

Tableau 4: Classes de desserte des transports publics et distance jusqu'à l'arrêt

Une zone située à côté d'une gare ferroviaire aura donc une bonne classe de desserte A, alors qu'une zone lointaine de tout arrêt ne peut pas être attribuée à une catégorie élevée de desserte. La Carte 1 de la répartition des zones selon ces classes de desserte nous permet de contextualiser géographiquement cette disparité spatiale.



Carte 1: Classes de desserte en transports publics pour toute la Suisse
Source : Rapport desserte et accessibilité ARE

Nous pouvons remarquer que ce sont majoritairement les agglomérations métropolitaines et leurs alentours qui ont la meilleure desserte en transports publics mais aussi les

zones longeant les grandes lignes ferroviaires. Ce sont surtout les zones de montagnes, comme par exemple les Alpes valaisannes, qui connaissent la desserte la moins favorable en transports publics, due notamment à l'absence de cadences élevées de bus. Effectivement, les bus, les trams et les métros permettent d'élargir la zone de bonne desserte aux régions périphériques proches des villes. Nous pouvons donc remarquer une grande disparité au niveau de cet indice avec effectivement une meilleure desserte au niveau urbains comparés aux communes rurales.

La possession d'un permis de conduire, étant pour certains un premier signe de réussite à l'entrée de la vie active, pourrait favoriser l'utilisation quotidienne de la voiture – qui jouirai ainsi d'une représentation sociale positive chez les détenteurs de ce permis. En ce qui concerne la population résidente en Suisse, 82% des adultes détiennent un permis de conduire. Cette part a légèrement progressé depuis 1994 (76%), notamment en raison d'une augmentation chez les personnes de plus de 65 ans. Chez les 18 à 24 ans, l'évolution a longtemps suivi une tendance inverse : entre 1994 et 2010, la possession du permis de conduire dans ce groupe d'âge a progressivement diminué. Depuis lors, on observe une stabilisation. En 2015, 61% des personnes de 18 à 24 ans possédaient un permis de conduire⁹.

Selon cette même étude, environ 78% des ménages suisses possédaient au moins une voiture de tourisme en 2015 et près d'un ménage sur trois (29%) indiquait en avoir deux ou plus. Mais, ces chiffres doivent être relativisés par rapport au nombre de personnes étant apte à les conduire, c'est-à-dire possédant un permis de conduire. Nous considérerons donc par la suite et au fil de notre analyse le ratio entre le nombre de voiture d'un ménage et le nombre de personne possédant un permis de conduire dans ce même ménage. En effet, la possession d'une voiture unique pour quatre personnes n'offre pas la même accessibilité à ce mode de transport comparé à un ménage formé de deux personnes possédant chacune une voiture.

Finalement, un autre indicateur concernant l'accessibilité aux transports publics peut être intéressant à étudier : la possession d'un abonnement de transports publics. Selon les CFF¹⁰, il est largement plus avantageux sur de nombreux trajets à partir du moment où les déplacements pendulaires sont effectuées au moins deux fois par semaine. Selon la longueur du trajet et le nombre de zones traversées, un abonnement général, modulable,

⁹ Chiffres de l'OFS « Possession de véhicules, de permis et d'abonnements des TP » en 2015

¹⁰ Les Chemins de fer fédéraux suisses sont la principale compagnie ferroviaire et leur capital est détenu en totalité par l'État fédéral

communautaire, ou de parcours peut réduire les coûts du trajet. Ceci favoriserait ainsi l'utilisation des transports publics, dans un pays où les tarifs restent assez élevés, surtout au niveau ferroviaire. Un rabais pourrait ainsi avoir un effet sur l'opinion individuel en ce qui concerne les politiques de mobilité.

Mais ce degré d'accessibilité aux modes de transports n'est pas égal selon le lieu de domicile de l'individu. En effet, les habitants des centres villes par exemple bénéficient d'une plus grande offre de moyens de transports, notamment au niveau des transports publics, mode qui reste largement moins développé dans les zones les plus rurales et lointaines des agglomérations. Nous prendrons donc en compte ces différences territoriales dans notre analyse – dont notamment le degré d'urbanisme de la commune de de domicile.

2.1.4 Territoire et localisation

Commençons d’abord par la question de la classification des communes en termes de degré d’urbanisme – notre but étant de reprendre la définition sociétale majoritaire de ce qui est urbain, périurbain ou rural. Seulement, comme précisé précédemment, il devient de plus en plus difficile de développer des lignes claires et mondialement partagés de ce qui caractérise le rural, le périurbain, voir même l’urbain. Nous choisissons donc une division mêlant plusieurs paramètres : la classification de l’OFS de 2012 qui différencie 9 types de communes. Elle définit d’abord le concept d’urbain, périurbain et rural puis distingue dans chaque classe 3 sous-catégories selon différents critères comme le nombre d’habitants, la densité, et l’accessibilité, comme indiqué dans le schéma suivant :

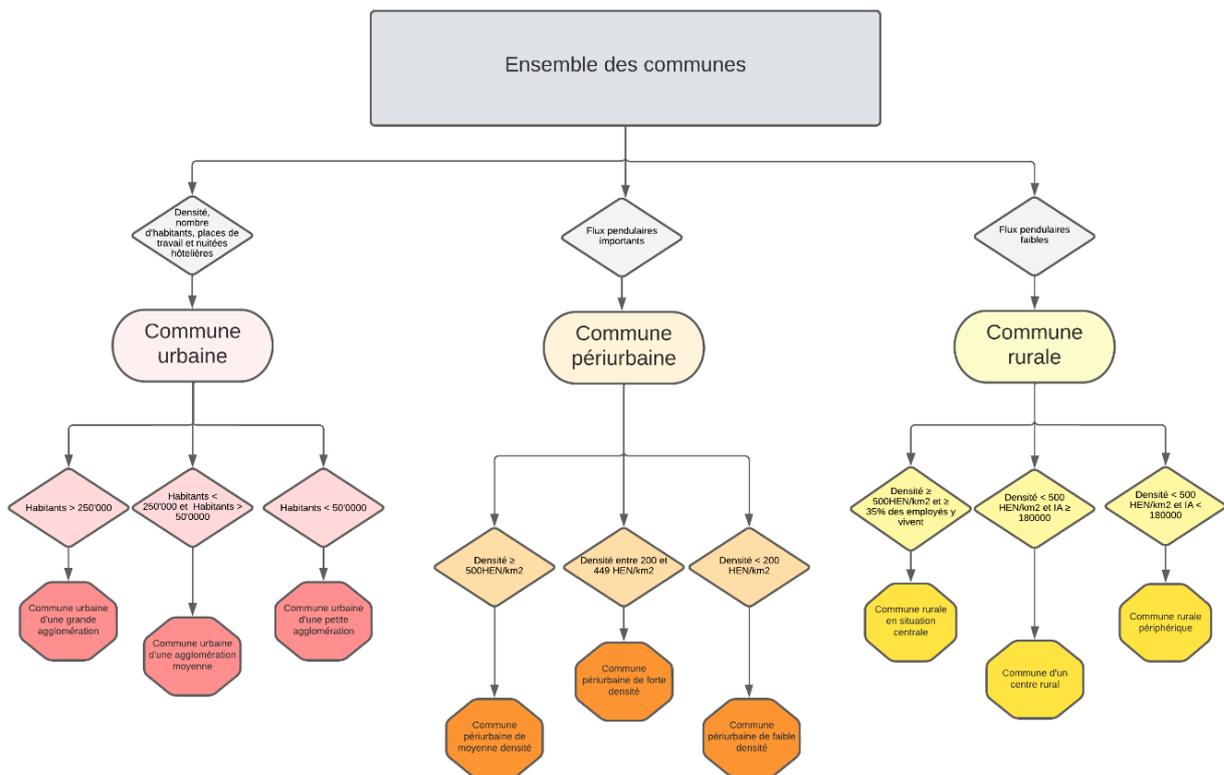


Schéma 2 : Classification des communes selon la typologie urbaine de 2012 de l’OFS

Chaque type d’habitat correspond alors à une certaine concentration d’habitants, d’activités ou engendre une certaine quantité de mobilité pendulaire. Par exemple, un grand nombre des habitants des centres ruraux vont travailler à l’intérieur des frontières administratives de celles-ci alors qu’une personne habitant dans une commune rurale en situation centrale se rend plus souvent dans des centres urbains afin de travailler. Une per-

sonne habitant une grande agglomération ne possède pas les mêmes champs de possibilités qu'une personne habitant une petite agglomération et n'aura donc pas forcément un mode de vie comparable.

Le Tableau 5 énumère les paramètres utilisés par l'OFS afin d'établir une première catégorisation des communes suisses selon une typologie urbain, périurbain et rural :

Commune	Paramètres
Urbaine	Densité et taille en termes de nombre d'habitants, places de travail et nuitées hôtelières en équivalents-habitants
Périurbaine	Volume de flux pendulaires en direction des centres urbains important
Rurale	Flux pendulaires faibles en direction des centres urbains.

Tableau 5 Paramètre de la catégorisation des communes suisses selon le niveau géographique d'urbanisation

L'OFS procède ensuite à une catégorisation des communes urbaines selon le nombre d'habitants des agglomérations dont fait partie la commune Tableau 6:

Commune	Nombre d'habitants
Urbaine d'une grande agglomération	≥ 250 000 habitants
Urbaine d'une agglomération moyenne	50 000–249 999 habitants
Urbaine d'une petite ou hors agglomération	<50 000 habitants

Tableau 6: Catégorisation des communes suisses urbaines selon le nombre d'habitants

La densité d'habitants, d'emplois et de nuitées dans l'hôtellerie (en HEN¹¹/km²) est utilisé afin de diviser les communes périurbaines Tableau 7 :

Commune	Densité HEN
Périurbaine de forte densité	≥500 HEN/km ²
Périurbaine de moyenne densité	200-449 HEN/km ²
Périurbaine de faible densité	<200 HEN/km ²

Tableau 7: Catégorisation des communes suisses périurbaines selon la densité HEN

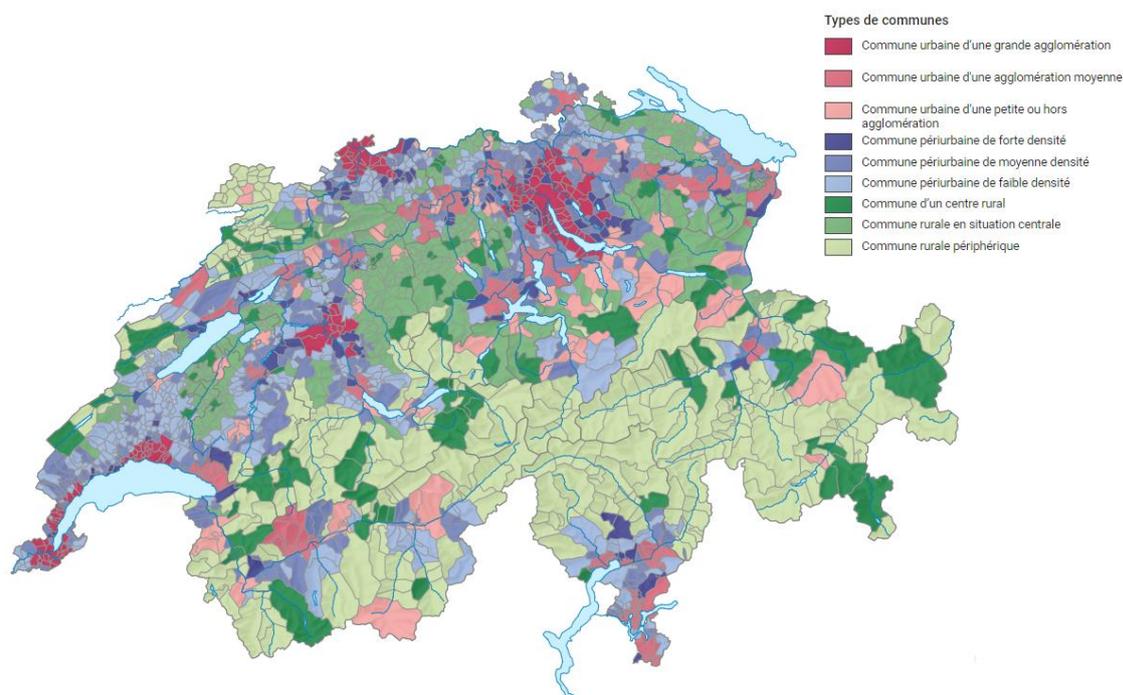
11 HEN : HEN désigne la somme des Habitants (population résidente permanente), des Emplois et des Nuitées hôtelières.

En ce qui concerne la subdivision des communes rurales, trois paramètres sont retenus : la densité HEN, la part des employés qui vivent et travaillent dans la commune et l'indice d'accessibilité¹² Tableau 8 :

Commune	Densité HEN	Indice d'accessibilité	Part des employés qui vivent et travaillent dans la commune
Centre rural	≥500 HEN/km ²	-	≥35%
Rurale en situation centrale	<500 HEN/km ²	≥180 000	-
Rurale périphérique	<500 HEN/km ²	<180 000	-

Tableau 8: Paramètre de la catégorisation des communes suisses selon la typologie des communes et typologie urbain-rural 2012 de l'OFS

La Carte 2 permet de visualiser cette catégorisation au niveau de la géographie Suisse :



Carte 2: Types de communes selon la typologie des communes et typologie urbain-rural 2012 de l'OFS

¹² Indice calculé selon une méthode consistant à estimer l'effort nécessaire pour atteindre des points dans l'espace situés en-dehors de cette commune en partant de cette commune

La majorité des communes urbaines et périurbaines se trouvent entre les deux massifs montagneux Suisses (le Jura et les Alpes). Les communes rurales quant à elle sont majoritaire au niveau des Alpes ainsi qu'à mi-distance entre l'arc lémanique et l'agglomération zurichoise. Nous retrouvons au niveau du plateau un certain gradient où les agglomérations urbaines sont séparées par des communes périurbaines graduellement de moins en moins densifiées. Les communes périurbaines de forte densité sont majoritairement présentes au niveau des grandes agglomérations alors que celles de faible densité entourent plutôt les plus petites agglomérations. Les centres ruraux se retrouvent généralement assez loin des agglomérations concentrant donc un certain nombre d'emplois et d'activités pour les habitants de ces communes ainsi que les communes adjacentes. Les communes rurales périphériques sont quant à elles très présentes au niveau des Alpes, zone très peu urbanisée et montagnarde.

Une vue d'ensemble des 9 types de communes est présentée en fonction de leur taille, le nombre d'emploi et la population y résidant dans le Tableau 9 et sera utilisée pour l'analyse de différence d'acceptabilité entre ces communes.

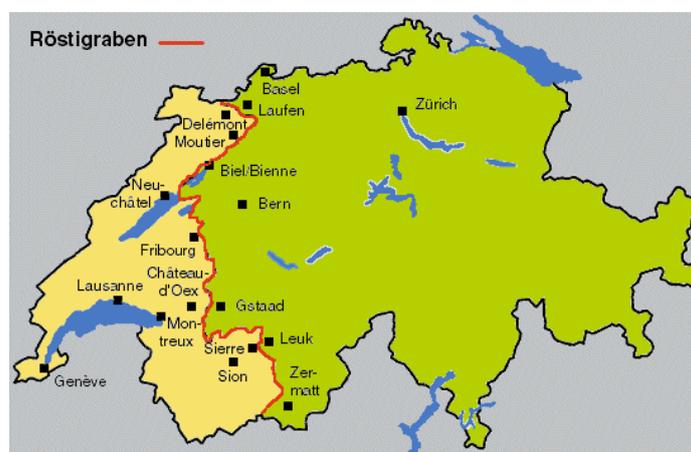
Types de commune	Nombre commune en 2017		Population résidante en 2015		Emploi en 2013		Surface
	absolu	en %	absolu	en %	absolu	en %	en %
Urbaine d'une grande agglomération	160	7%	2 526 138	30%	1 955 794	39%	3%
Urbaine d'une agglomération moyenne	204	9%	1 852 661	22%	1 253 106	25%	5%
Urbaine d'une petite ou hors agglomération	124	5%	859 447	10%	508 960	10%	7%
Périurbaine de forte densité	107	5%	517 352	6%	229 050	5%	3%
Périurbaine de moyenne densité	385	17%	874 692	11%	309 347	6%	10%
Périurbaine de faible densité	507	22%	423 821	5%	117 994	2%	13%
Centre rural	87	4%	369 408	4%	211 363	4%	11%
Rurale en situation centrale	408	18%	640 561	8%	269 547	5%	13%
Rurale périphérique	273	12%	263 046	3%	126 992	3%	35%

Tableau 9: Vue d'ensemble des 9 types de communes au niveau de leur taille, le nombre d'emploi et habitants

Selon cette catégorisation, la majorité de la population Suisse habite les milieux urbains (62%) sur une surface n'équivalant même pas 15% de la superficie du pays. A l'opposé, seulement 15% de la population réside dans des communes à caractère rural, mais sur une superficie d'à peu près 60%. Les centres urbains concentrent aussi jusqu'à 74% des emplois avec une grande partie se situant dans les grandes agglomérations (39%). Il est intéressant de noter que les centres ruraux et les communes rurales périphériques présentent des pourcentages de population résidante comparables à leurs taux d'emplois. Ce sont surtout les communes urbaines des grandes et moyennes agglomérations qui concentrent le plus d'emplois par rapport à leur population. Les communes périurbaines quant à elles sont au contraire plus résidentielles que génératrices d'emplois, une grande

partie de leurs habitants allant, par définition, quotidiennement travailler dans les centres urbains.

Outre cette typologie d'urbanisme, la région linguistique dans lequel l'individu réside est une caractéristique de territoire liée à la localisation du domicile et pouvant être pertinente lors de nos analyses. Cette différence n'est pas uniquement linguistique et reflète aussi une différence historique et culturelle qui se manifestent souvent au niveau des élections Suisses. Cette barrière qui est donc à la fois naturelle et idéologique porte le nom du "Rösti graben"¹³, et elle est visualisé dans la Carte 3.



Carte 3: Frontière dite du Rösti graben en Suisse Source : La frontière linguistique en Suisse, Jacques Leclerc

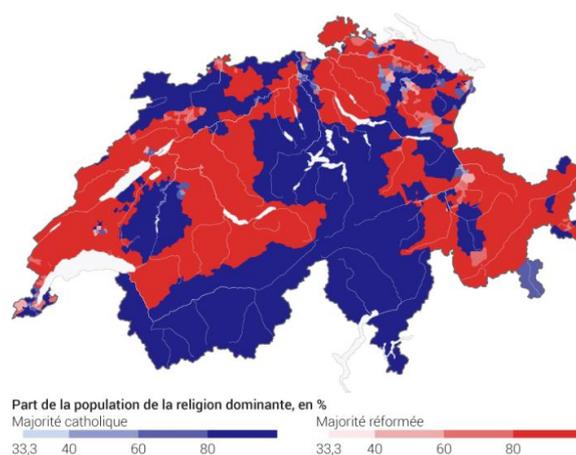
Largement établi surtout dans le domaine médiatique et politique, cette frontière semble être plus présente dans l'esprit collectif chez les romands que les alémaniques¹⁴. Cette même enquête, réalisé pour le livre Point de Suisse, montre que certains des points de désaccords résident dans le rapport à l'Etat en général : les Romands, eux, se méfient du marché et craignent que, sans régulation, l'économie se concentre côté alémanique, légèrement plus prospère à ce niveau. Les alémaniques perçoivent cette position comme un soutien plus appuyé à la redistribution des ressources nationales et l'Etat social du coté Romand. En effet, les romands ont été lors de nombreuses votations des fervents défenseurs de l'assurance maladie, l'assurance chômage, etc... Les désaccords se cristallisent

¹³ « Qu'est-ce que le Rösti graben? », RTS , 2018

¹⁴ Selon l'enquête « Point de Suisse » de 2013, 25% des Suisses alémaniques nient l'existence de cette barrière contre 14% en Suisse romande.

aussi au niveau de l'ouverture et l'adhésion à l'Europe - les Romands étant plus aptes à soutenir des relations bilatérales plus fortes¹⁵, mais aussi au niveau de l'armée avec un scepticisme plus fort chez ces derniers.

Un autre paramètre semblable est la religion officielle (ou historique) du canton. En effet, la réforme a largement révolutionné le rapport des individus à l'argent : selon le culte protestant, l'individu peut plaire à son « créateur » en travaillant, ce qui déclenche un essor économique dans les régions réformées dont le Nord et l'Est de la Suisse, majoritairement protestantes (Schwengler, 2005). Cette différence de conception du rôle de l'état, survolant la frontière du Röstli Graben comme affiché dans la Carte 4, s'est cristallisé lors de la guerre civile du Sonderbund de 1847 pendant laquelle cantons catholiques-conservateurs se sentaient menacés par les cantons protestants-libéraux et qui se solda par une guerre, puis une nouvelle constitution plus libérale et renforçant davantage l'union entre les cantons. Ces différences peuvent persister quand même dans le paysage politique et social à travers les habitudes passées de génération en génération même si la population Suisse devient de moins en moins croyante ou pratiquante¹⁶.



Carte 4: Religion dominante selon les cantons en 1850 Source : BFS Census 1850

Selon Max Weber, la Réforme¹⁷ aurait eu un effet sur l'avènement du capitalisme libéral plus rapide dans l'Europe du Nord en favorisant la diffusion de certaines idées et visions qui lui étaient plus propices (Weber, L'Ethique Protestante et l'Esprit du Capitalisme,

¹⁵ Notamment au niveau des résultats de l'adhésion à l'Espace économique européen en 1992.

¹⁶ Selon les chiffres de l'OFS de 2018, plus d'un quart de la population Suisse se déclare sans religion.

¹⁷ La Réforme protestante désigne un mouvement de transformation du christianisme catholique qui s'étend de la fin du Moyen Âge jusqu'au début du XVII^e siècle et qui se donne pour finalité de revenir aux sources et à la forme première du christianisme.

1904). Une étude réalisée par une équipe de chercheurs suisses soutenus par l'école polytechnique de Zurich, a tenté de démontrer cette perception à travers les différences d'opinions le long de la frontière religieuse en Suisse romande entre les cantons de Vaud et de Fribourg. Les résultats de cette étude corroborent ces hypothèses : en ce qui concerne la redistribution et l'interventionnisme, elles sont supérieures chez les catholiques de +7 et de +6 points respectivement (Basten & Betz, 2012). Selon ces résultats, les politiques de mobilité considérées comme contraignantes et nécessitant un grand interventionnisme de l'Etat devrait être plus accepté chez les catholiques qu'au niveau des cantons protestants.

Afin de procéder à l'analyse de ces facteurs d'acceptabilité potentiels en termes de politique de mobilité ainsi que le clivage urbain et rural, nous utiliserons deux jeux de données différents, qui seront présentés par la suite.

2.2 DESCRIPTION DES DONNÉES

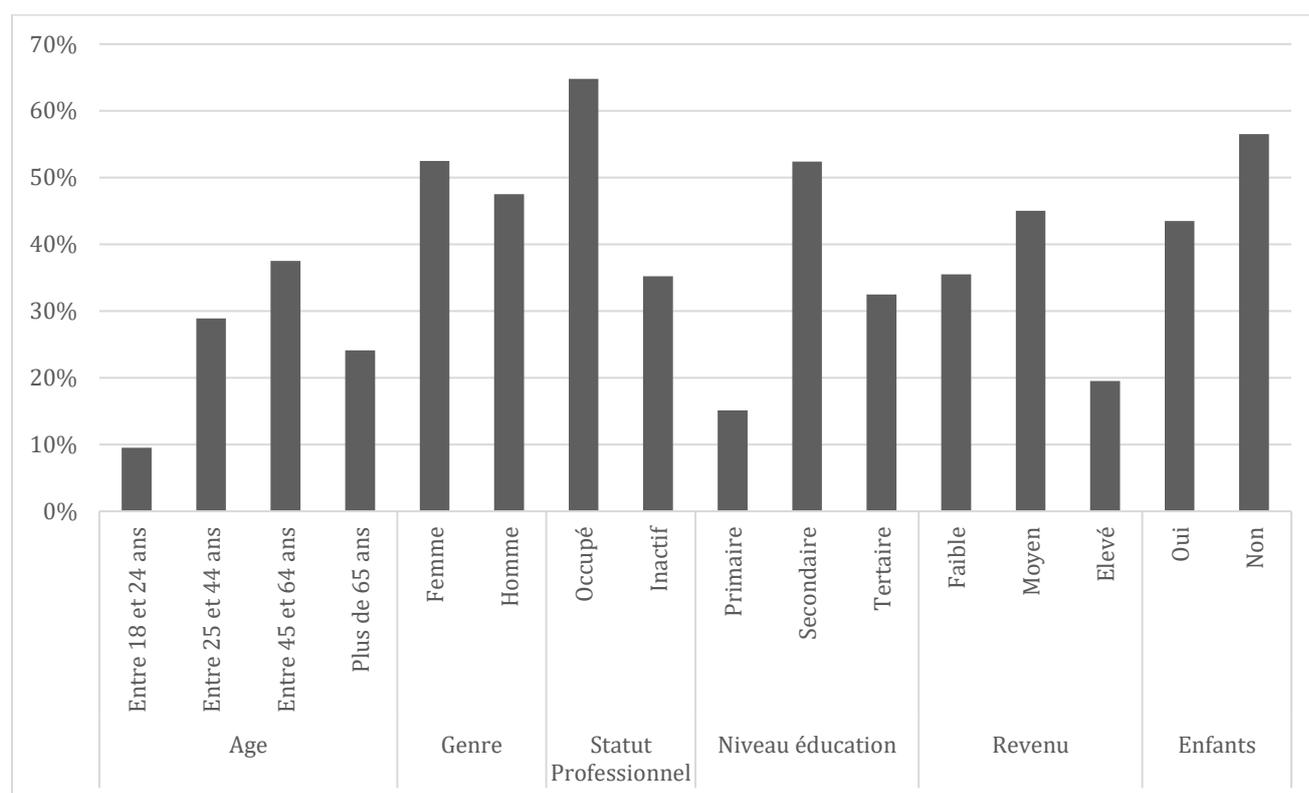
Afin d'être capable de proposer les mesures de mobilités les plus pertinentes en termes d'acceptabilité escomptée, nous procéderons à une analyse en quatre étapes mêlant deux jeux de données différents : les données du questionnaire de Microrecensement Mobilités et Transports (MRMT) de 2015, ainsi que les résultats des votations suisses ayant une relation avec la mobilité depuis 1998.

Les résultats des votations par communes sont publiés après le suffrage sur le site de l'Office fédérale de la statistique. Au total, les Suisses ont été amenées à voter dix fois au total pour des mesures ou des lois visant la mobilité depuis 1998. Quatre de ces votations concernaient des mesures visant plutôt un report modal vers des alternatives à l'automobiles alors que trois d'entre elles voulaient augmenter l'investissement dans les infrastructures routières. Finalement, trois votations visaient un meilleur service en termes de transports publics et de mobilité douce.

D'autre part, le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est, quant à lui, une enquête réalisée généralement tous les 5 ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Elle constitue la source principale de données concernant les comportements de mobilité de la population résidente suisse. Ce questionnaire fait partie du système de recensement de la population et est réalisé par téléphone auprès d'environ 56 000 personnes sélectionnées de manière aléatoire. Cette enquête, s'étendant d'ailleurs sur plusieurs jours, permet de récolter des données en ce qui concerne les déplacements réalisés par l'enquêté le jour précédent, mais aussi des données sociodémographiques ainsi que leurs opinions, pour certains, à propos des politiques de mobilité en vigueur ou possibles. Nous utiliserons par la suite les données issues de l'enquête de 2015 grâce à un sous-échantillon de 4'650 personnes ayant répondu aux questions qui concernent les politiques de mobilité. Nous essayerons par la suite de présenter notre échantillon selon la liste de facteurs explicatifs éventuels déjà mentionner dans la sous partie 2.1 et qui seront utiliser par la suite afin de cerner les mécanismes de formation d'opinion vis-à-vis de certaines mesures.

2.2.1 Caractéristiques sociodémographiques

Position dans la société, transmission générationnelle des représentations sociales, habits, et d'autres sont toutes des particularités étroitement liées aux champs socio-économiques que nous avons choisis de prendre en compte dans notre modèle. Du genre, à l'emploi passant par le revenu, plusieurs de ces caractéristiques seront étudiées comme paramètre éventuellement pertinent dans l'explication des opinions formées en matière de mesure de mobilité.



Graphique 3: Répartition de l'échantillon selon les caractéristiques sociodémographiques étudiées

Tout d'abord, il serait pertinent de prendre en compte l'âge de l'individu dans notre modèle. En effet, les populations plus jeunes sont souvent citées comme étant plus attentifs aux risques du réchauffement climatique (Rouer, 2010) et plus prônes à changer d'avis et d'habitudes (Grasso, 2019). En sus, les personnes plus âgées ont probablement plus de mal à se déplacer en utilisant les transports publics au vu des distances à pied qui peuvent parfois être nécessaire lors des transferts. De même, ce mode de transport offre un confort moindre par rapport à l'automobile ce qui peut constituer un frein à son utilisation.

D'autre part, notre échantillon montre une certaine parité entre les genres, comparable à la situation en Suisse avec un rapport homme femme de 97 hommes pour 100 femmes. Nous nous attendons à percevoir des effets latents du genre qui ne sont pas pris en compte par les autres paramètres et qui pourraient pousser les femmes à s'opposer davantage aux transports publics qu'aux voitures, comme par exemple un sentiment de sécurité moindre lors de l'utilisation ceux-ci.

Le statut professionnel, quant à lui, peut révéler l'effet des interactions professionnelles sur la formation de l'opinion des individus : une personne ayant un emploi rencontrera plus souvent des personnes qui ne partagent pas la même opinion sur les différents sujets et sera peut-être donc plus prône de changer d'avis.

Le pouvoir d'achat peut être un paramètre contraignant en ce qui concerne les mesures demandant une augmentation des impôts, surtout au niveau des populations déjà marginalisées. Nous estimons donc que les personnes au revenu le plus faible auront tendance à refuser davantage les mesures contraignantes financièrement comme l'augmentation du prix de l'essence. Dans notre échantillon, nous considérons que tout ménage gagnant moins de 6'000 francs à un faible revenu alors que tout ménage gagnant plus de 12'000 francs est considéré comme à revenu élevé.

Enfin, le paramètre « avoir un enfant » a aussi été pris en compte lors de l'analyse : l'arrivée d'un enfant pourrait engendrer par exemple un changement d'opinion en prenant en compte les nouvelles responsabilités ainsi qu'une recherche de stabilité accrue qui s'y joignent. En effet, une voiture peut devenir largement plus confortable pour une famille de plusieurs personnes, comparée aux transports publics. L'interaction enfant-parent peut aussi jouer un rôle dans le changement d'opinion vers une prise de conscience écologique¹⁸.

¹⁸ Nous avons considéré prendre en compte le paramètre nombre d'individus dans le ménage mais la corrélation étant trop élevée avec le fait d'avoir des enfants, et pour des questions de robustesse de nos régressions, nous y avons renoncé.

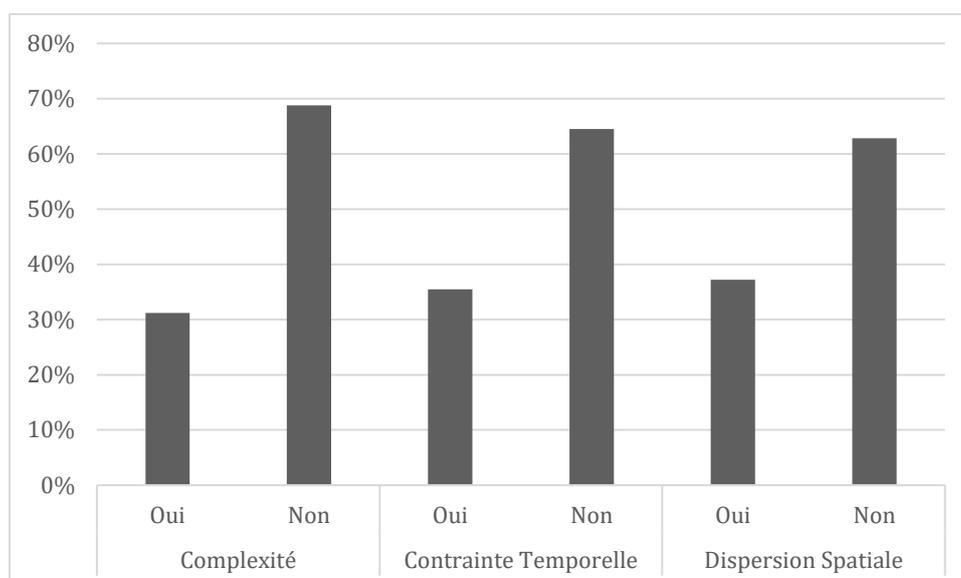
2.2.2 Profils rythmiques

En raison du nombre assez conséquent de profils rythmiques et du nombre important de paramètres que nous voulons prendre en compte, il a été décidé de diviser les profils rythmiques selon leurs composantes principales (complexité, contrainte temporelle et dispersion spatiale). Nous avons donc créé trois variables selon si les individus ont un profil rythmique complexe, s'ils ont un profil à grande contrainte temporelle et s'ils se déplacent loin de leurs domiciles. Le tableau suivant montre les modalités attribuées à chaque profil rythmique selon ses 3 composantes :

Profil Rythmique	Complexe ?	Contrainte temporelle ?	Loin du domicile ?
<i>Postprandial</i>	Non	Non	Non
<i>Matinal</i>	Non	Non	Non
<i>Crépusculaire</i>	Non	Non	Non
<i>Mono-actif</i>	Non	Non	Oui
<i>Proximobile</i>	Non	Non	Non
<i>Contraint</i>	Oui	Oui	Non
<i>Complexe</i>	Oui	Non	Oui
<i>Longue Distance</i>	Non	Oui	Oui
<i>Pendulaire</i>	Oui	Oui	Oui
<i>Ultracomplexe</i>	Oui	Oui	Non

Tableau 10: Composantes Principales des profils rythmiques

Plusieurs hypothèses en ce qui concerne les profils rythmiques peuvent être émises. Tout d'abord, au niveau des contraintes temporelles, nous pouvons supposer que les personnes se déplaçant en heure de pointe auraient plus tendance à utiliser les transports publics à cause de la congestion routière, et donc à y être favorable. Paradoxalement, nous pouvons aussi penser que ces individus seraient plus favorables aux investissements dans les infrastructures routières afin d'améliorer leur capacité surtout lors des heures de pointes. De plus, les personnes se déplaçant le matin - moment de la journée où les transports publics fonctionnent à une fréquence relativement faible - se sentiront plus lésées face à des politiques de mobilité anti-voiture et sans contrepartie. Finalement, en ce qui concerne la complexité du quotidien, nous pouvons imaginer que les personnes se déplaçant plusieurs fois par jour auront aussi plus tendance à avoir un avis favorable en ce qui concerne les transports individuels motorisés, dû notamment à la flexibilité plus importante lors de l'utilisation d'une automobile.

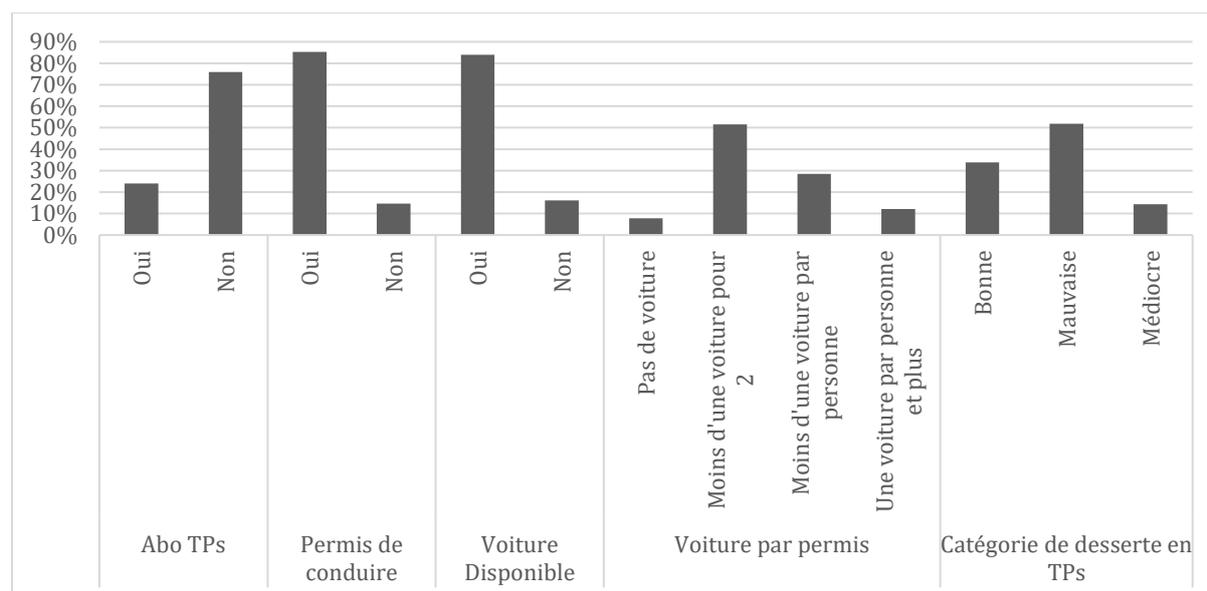


Graphique 4: : Répartition de l'échantillon selon les composantes principales des profils rythmiques

D'autre part, ces contraintes temporelles et spatiales propres à chacun dictent – et sont conditionnées par - certains paramètres d'accessibilité aux transports, notamment l'achat d'une voiture ou d'un abonnement de transports communs.

2.2.3 Accessibilité aux modes de transport

Une relation de corrélation positive existe entre la qualité de desserte et d'accessibilité à un mode de transport et la volonté de l'utiliser (Genre-Grandpierre, 2007). Nous supposons alors que moins un mode de transport est accessible - que ce soit au niveau budgétaire, ou au niveau de la qualité de desserte – plus la tendance sera au report vers une alternative.



Graphique 5: Répartition de l'échantillon selon les caractéristiques d'accessibilité aux modes de transport

Premièrement, en ce qui concerne les transports publics, un abonnement lié au trajets quotidiens ou général pourrait pousser les individus à favoriser ce mode ci par rapport aux transports individuels motorisés. En effet, un abonnement peut non seulement réduire les coûts pour ceux qui l'utilisent de façon régulière, mais aussi représenter une certaine adhérence à cette façon de se déplacer. Alors que plusieurs types d'abonnements existent en Suisse, nous prenons en compte ici les possibilités suivantes :

1. L'abonnement général : Cet abonnement permet à l'individu détenteur de voyager sans frais quel que soit le type de transport publics considéré (trains, bus urbains, cars postaux, bateaux, funiculaires, etc..) – à quelques exceptions près. Cet abonnement convient le plus à ceux qui voyage de façon régulière, au vu de son prix, et ceci vers différentes zones à travers la Suisse.
2. L'abonnement communautaire : Il existe une vingtaine de communautés tarifaires et de transports publics régionales en Suisse. Un abonnement dans l'une d'entre elle permet aux détenteurs de voyager sans frais par la suite sur tous les systèmes

de transport englobés dans cette zone. Cet abonnement convient le plus à ceux qui se déplacent régulièrement au sein d'une même zone sans pour autant faire le même parcours de façon quotidienne.

3. L'abonnement de parcours : Cet abonnement convient à ceux qui parcourent régulièrement le même trajet en train, c'est-à-dire majoritairement les pendulaires - au sens large du terme.

Selon notre échantillon, 76% des personnes enquêtées ne possèdent aucun de ces trois abonnements. Ce chiffre est largement plus élevé que les chiffres de l'OFS qui indique que seulement 43,4% des personnes résidentes en Suisse ne possèdent pas d'abonnement. Cette différence peut être due notamment au fait que nous ne considérons que les personnes ayant plus de 18 ans mais aussi que nous ne prenons pas en compte tous les abonnements possibles (ex : abonnement demi-tarif, 7to 25, ...).

En ce qui concerne la catégorie de desserte, nous avons décidé, au vu de notre échantillon et du nombre de modalité important ce paramètre, de regrouper les individus habitant dans des zones de classe A et B en une catégorie « Bonne desserte » et les individus habitant dans des zones classés C et D en une catégorie « Mauvaise desserte ». Les zones très lointaines des transports publics (zone de classe E) ont été considérées comme ayant une desserte « médiocre ». Selon cette catégorisation, à peu près 50% des individus de notre échantillon habitent les zones mal desservies en transport publics.

En ce qui concerne l'automobile, la possession d'un permis de conduire est indispensable à son usage en tant que conducteur. Ainsi, nous pouvons envisager que les personnes n'ayant pas entrepris les démarches visant à avoir un permis de conduire ont plus tendance à développer un avis défavorable par rapport à l'automobile, n'y ayant pas accès. En ce qui concerne notre échantillon, 85% de la population possède un permis de conduire, chiffre comparable à celui de l'OFS (82%).

Finalement, nous nous intéresserons au ratio entre le nombre de voiture disponible et le nombre de personnes possédant un permis de conduire dans un ménage. Nous avons choisi de prendre en compte 4 catégories : Pas de voitures, moins d'une voiture pour 2, moins d'une voiture par personne mais plus qu'une voiture pour deux, et enfin une voiture par personne et plus.

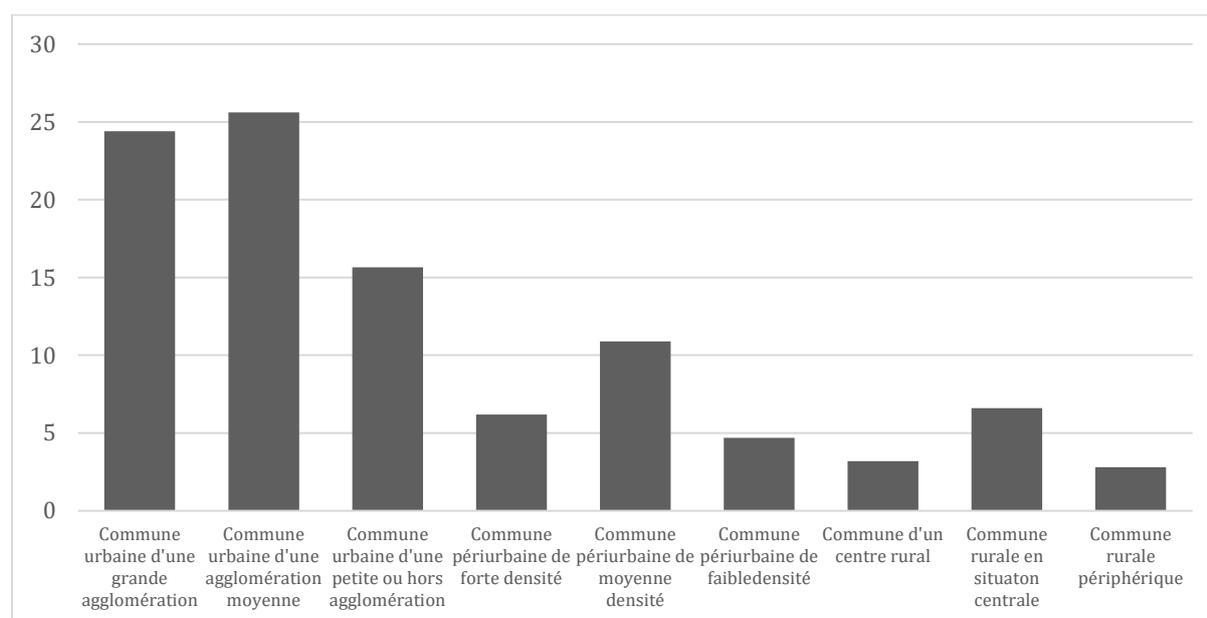
En effet, nous pouvons supposer que plus le ménage possède de voitures, plus il paye de taxe automobile et plus il voudrait que cet argent soit réinvesti dans les infrastructures liées à ce mode. De plus, nous supposons qu'une personne ayant une voiture constamment à disposition pour son utilisation personnelle est probablement plus favorable à ce

mode de transport qu'une personne ne pouvant utiliser cette voiture que de temps en temps.

Outre l'accessibilité aux modes de transports, les différences territoriales peuvent de même nous renseigner sur les différences d'opinions en termes de mobilité au sein de la population Suisse.

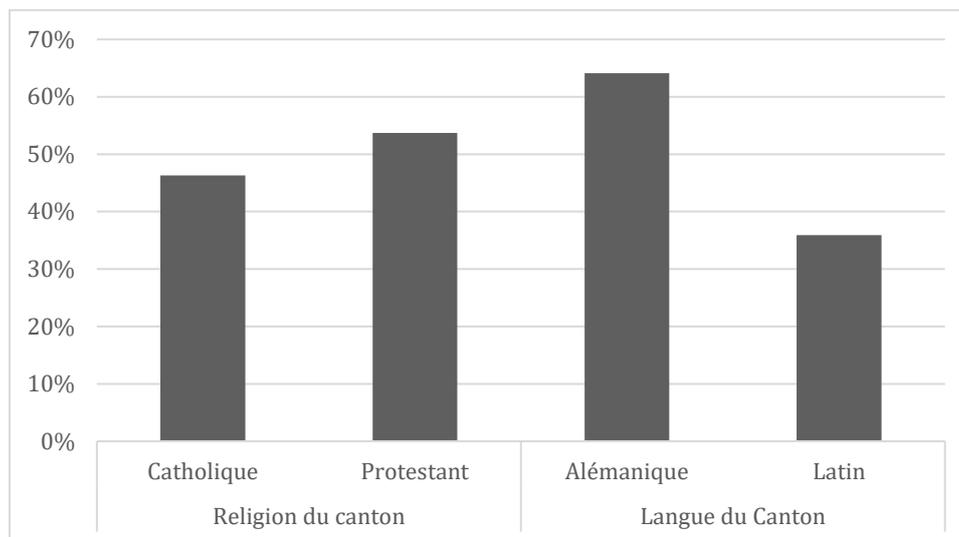
2.2.4 Caractéristiques du territoire

Tout d’abord, la localisation du domicile peut jouer un rôle déterminant dans l’opinion formée en ce qui concerne ces trois politiques de mobilité. La typologie d’urbanisme peut par exemple devenir le reflet des différences de perception concernant chaque mode selon le type d’habitat. De plus, il peut montrer l’effet du discours dichotomique - reléguant les transports publics aux urbaines et les automobiles aux urbains - sur l’opinion formée des habitants de chaque territoire.



Graphique 6: Répartition de l’échantillon selon la typologie d’habitat de l’OFS de 2012

En ce qui concerne la répartition au niveau de la religion historique du canton, les protestants étant moins favorable à l’interventionnisme de l’état, nous pouvons supposer qu’ils seront moins favorables à tous types de taxes contraignant la population à un report modal.



Graphique 7: Répartition de l'échantillon selon la religion et la langue du canton de domicile

L'échantillon contient une surreprésentation des romands (23% de la population à l'échelle nationale selon l'OFS) ainsi qu'une sous-représentation des italophones (8% de la population à l'échelle nationale selon l'OFS). Nous avons donc choisi, pour des raisons de biais, de réunir les romands et les tessinois dans une nouvelle catégorie (les latins), sachant que ces individus ont tendance à percevoir le rôle de l'état et à voter souvent de façon similaire.

De plus, nous pouvons supposer que les latins, étant plus partisans de la régulation du marché, pourraient se positionner plus en faveur de ces mesures visant à la fois l'investissement de l'Etat dans les routes ainsi que dans les transports publics.

Après avoir fait une exposition des paramètres qui seront utilisés afin d'expliquer les différences d'acceptabilité au niveau de certaines mesures, nous décrirons maintenant les politiques de mobilité étudiées par la suite.

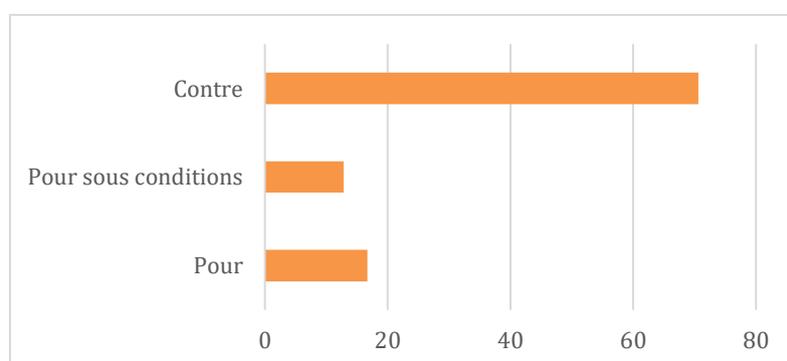
2.2.5 Politiques de mobilité étudiées

Nous avons choisi de nous focaliser sur l'opinion individuelle émises par ce sous-échantillon concernant trois politiques de mobilité uniquement afin d'émettre des analyses précises et affinées. Pour reprendre les mêmes catégories de mesures qu'au niveau de la partie 2, l'une peut être considérée comme plutôt visant un report modal (étant plutôt anti-automobile), une autre étant plutôt pro-automobile et une dernière visant la promotion des transports publics :

Type de mesure	Numéro MRMT 2015	Question
Anti - Voiture	9.2d	Etes-vous pour l'augmentation du prix de l'essence afin de financer les couts de notre système de transport ?
Pro - Voiture	9.1b	Les recettes doivent-elles être utilisées pour l'amélioration du trafic routier ?
Pro - Transports publics	9.1a	Les recettes doivent-elles être utilisées pour la promotion des transports publics ?

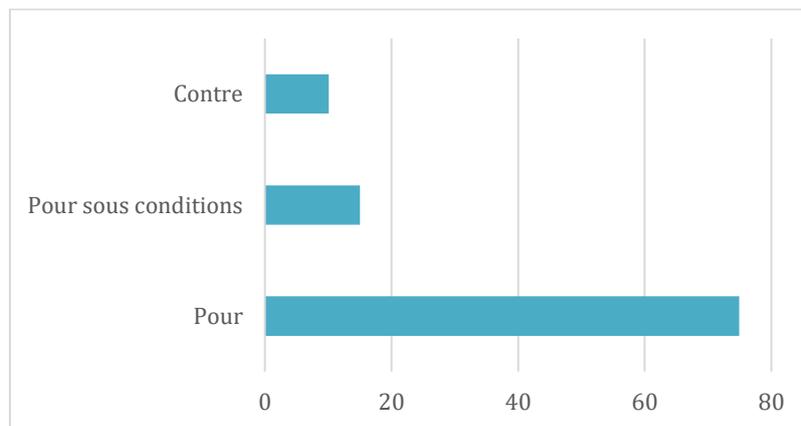
Tableau 11: Questions étudiés concernant les politiques de mobilité. Source : MRMT 2015

Tout d'abord, l'augmentation de la taxe d'essence, mesure phare de la loi CO2 rejetée en 2021, est également rejetée par une majorité de l'échantillon considéré (70%). De plus elle ne reçoit que 17% de soutien non conditionnel au sein des enquêtés. Pour rappel, le camp du oui et le camp du non étaient au coude à coude lors du référendum contre la loi CO2, 6 ans plus tard.



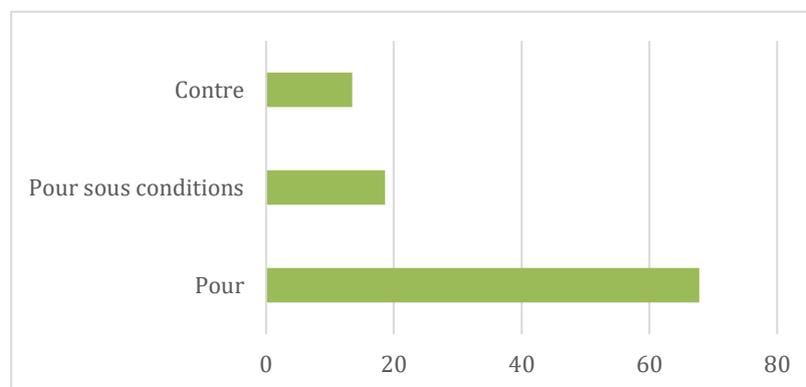
Graphique 8: Réponse des enquêtés à la question : Etes-vous pour l'augmentation du prix de l'essence afin de financer les couts de notre système de transport ? Source : MRMT 2015

Ensuite, au niveau de l'augmentation des investissements dans les infrastructures routières, uniquement 10% des enquêtés refusent une telle mesure. Près des ¾ des enquêtés refusent de façon inconditionnelle investir davantage des taxes provenant de l'utilisation même de ces infrastructures afin de financer d'autres dépenses étatiques dont probablement les autres modes de transport.



Graphique 9: Réponse des enquêtés à la question : Les recettes doivent-elles être utilisées pour l'amélioration du trafic routier ? Source : MRMT 2015

Finalement, uniquement 13% des enquêtés semblent refuser tout financement de ce mode de transport par les recettes provenant des taxes sur l'utilisation de la voiture (Graphique 10). En revanche, une grande majorité semble approuver cette mesure, avec 68% des enquêtés validant cette proposition sans condition.



Graphique 10: Réponse des enquêtés à la question : Les recettes doivent-elles être utilisées pour la promotion des transports publics? Source : MRMT 2015

Ces politiques de mobilités sont d'ailleurs analogues à certains sujets de votations sur lesquelles le peuple suisse a dû se prononcer pendant ces deux dernières décennies. L'effet d'une partie de ces paramètres a donc probablement été aussi visible au niveau des résultats de ces dix consultations. Avant d'entreprendre une analyse poussée des résultats de celles-ci, nous commencerons par une présentation descriptive.

2.2.6 Votations de politiques de mobilité

Il nous faut d'abord parler du système de gouvernance spécifique de la Suisse où les décisions politiques n'incluent pas uniquement les élus et les experts, mais aussi les citoyens. Son système de démocratie directe permet à la société civile de s'immiscer constamment dans la réglementation des politiques de transport grâce à des initiatives ainsi que, plus fréquemment, des référendums au niveau municipal, cantonal ou fédéral. Cette façon de procéder rajoute un poids supplémentaire aux élus qui doivent agir tout en ayant conscience que l'efficacité de ces mesures n'est pas la seule considération à prendre en compte. Dans ce type de situation, l'acceptabilité de la population devient un prérequis majeur pour l'implémentation d'une nouvelle réglementation. L'élu acquiert donc un rôle de médiateur visant à établir un équilibre entre les demandes de la société civile et les recommandations des experts et hauts fonctionnaires face au réchauffement climatique (Audikana and Mundler 2017, p.164 - 166).

A cela s'ajoute la nécessité d'un accord interpartis afin de promulguer toute politique environnementale sous le principe de la concordance : tous les partis politiques importants participent au pouvoir décisionnel (Roca 2021). Assurant une certaine continuité et "paix civile", ce système présente tout de même une durée de légifération assez longue. De plus, les lois sont souvent peu radicales afin d'assurer le soutien du plus grand nombre de partis. Toute loi doit donc assurer à la fois l'accord de plusieurs partis, que ce soit à gauche ou à droite de l'échelon politique, ainsi que l'accord de la principale force de l'opposition : le peuple. Le processus d'élaboration devient long et consciencieux, surtout en ce qui concerne les politiques environnementales impliquant des interdictions et des hausses de coût. Celles-ci sont souvent considérées comme trop drastiques et doivent être implémentées par étape afin d'assurer leur acceptabilité.

De plus, ces partis politiques participent au façonnement de l'opinion de la population. Avant chaque votation, les partis politiques se positionnent en élaborant des recommandations de votes et en formulant une opinion « pour ou contre » le projet de loi. Ils participent activement dans les débats entre partisans et opposants et fondent même des comités partisans multipartis afin de soutenir les campagnes. Alors que le système politique suisse s'est longuement basé sur une prédominance du clivage gauche-droite, l'émergence de la politique écologique semble avoir bouleversé la politique traditionnelle générant de nouvelles dimensions de conflits (Sciarini and Finger 1991, p.549), dont ceux liés aux politiques de mobilités. Ceci inclut la façon d'intégrer les coûts externes du secteur de transport dans une économie libérale, mais aussi le rôle de l'État dans les modifications de comportements nécessaires afin d'atteindre certains objectifs climatiques.

Au total, les citoyens Suisses ont été amenés à voter dix fois sur des politiques de mobilité depuis 1998, dont six fois depuis 2013. Les résultats de ces votations sont présentés dans le Tableau 12:

Votations	Description	Taux d'acceptation
Votations Anti-Voiture		
Rétro Trafic 13.03.2000	Initiative visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux	21.3%
Initiative des dimanches 18.05.2003	Interdiction du trafic motorisé des routes helvétiques quatre dimanches par année	37.6%
LVA 24.11.2013	Relèvement du prix de la vignette annuelle de 40 à 100 francs afin de financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales	39.5%
Loi CO2 16.06.2021	Mesures écologiques dont l'augmentation des taxes sur le carburant afin de financer un fonds climatique	48.4%
Votations Pro-Voiture		
Avanti 08.02.2004	Achèvement et aménagement du réseau des routes nationales selon un ordre pré-établi ainsi que le deuxième tunnel du Gothard et des projets dans les agglomérations	37.2%
Vache à lait 05.06.2016	Affectation aux infrastructures routières de la totalité des impôts sur les huiles minérales dont la moitié sont actuellement attribué à la caisse générale de la Confédération	29.2%
FORTA 12.02.2017	Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération visant à assurer la planification et le financement des infrastructures routières	61.9%
Votations Pro-mobilité douce / TP		
Fonds FTP 29.11.1998	Financement de quatre grands projets ferroviaires en y affectant les revenus d'impôts routières	63.5%
Pour les transports publics 09.02.2014	Création d'un fond à durée illimitée afin de financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des infrastructures ferroviaire avec les revenus d'impôts routières	62.0%
Intiative pour les Vélos 23.09.2018	Inscription du vélo dans la Constitution et encouragements des pistes cyclables au même titre que les chemins pédestres	73.6%

Tableau 12: Résultats des votations liés aux politiques de mobilité depuis 1998 en Suisse

Une nette opposition se dresse entre les votations anti-voiture et les votations pro mobilité douce: les premières ont toutes été refusées alors que les secondes ont toutes été acceptées. La population Suisse semble donc en général défendre une politique d'amélioration de l'offre alternative des transports publics sans pour autant contraindre la liberté de conduire un véhicule individuel. Selon ces résultats, l'automobile reste pour la majorité un moyen de transport incontournable, qui ne devrait même pas être interdit pendant seulement 4 jours par an, comme le proposait l'initiative des dimanches. Deux votations, si acceptées, auraient augmenté le coût d'un trajet en automobile : la loi sur la vignette autoroutière et la loi CO2. Une comparaison de leur taux d'acceptation pourrait laisser entrevoir une érosion du refus de ces mesures anti-voitures avec le temps. Au premier abord, les Suisses seraient donc aujourd'hui plus aptes à accepter une taxation supplémentaire sur l'utilisation de l'automobile. Mais deux différences majeures sont à noter entre ces deux votations: d'abord, la première votation servait à augmenter les recettes de la Confédération afin d'améliorer les infrastructures routières alors que les recettes supplémentaires de la loi CO2 visaient à financer un fonds climatique d'investissement dans les alternatives dites durables. De plus, la deuxième loi inclut d'autres mesures environnementales qui ne touchent pas le secteur du transport. Elle était ainsi le reflet de la politique environnementale globale du conseil fédéral pour les cinq prochaines années.

Étant donné les résultats de ces votations ainsi que la vague verte lors des élections fédérales de 2017, nous pouvons nous demander si une prise de conscience grandissante dans le réchauffement climatique n'était pas en œuvre pendant la dernière décennie. Les arguments présentés contre chaque votation se distancent aussi. Pour la loi visant l'augmentation du prix de la vignette automobile, l'argument le plus utilisé est l'accentuation de l'injustice entre les utilisateurs des transports publics et les utilisateurs des véhicules individuels motorisés. En Suisse, plusieurs impôts et redevances ciblent les automobilistes et servent à financer d'autres projets comme le développement des infrastructures de transports publics (à hauteur de 70% des recettes récoltées lors de cette votation). Très peu d'arguments concernant une attaque du mode de vie rural ont été formulés par les opposants à cette loi. Ce n'était en revanche pas le cas de la loi CO2, qui a connu une campagne centrée sur l'injustice de l'effet de cette mesure sur le mode de vie rural, et décriée par des partis d'extrême droite et d'extrême gauche comme socialement injuste. L'utilisation de l'automobile est donc de plus en plus présentée politiquement comme faisant partie d'un certain mode de vie, et toute mesure visant à réduire la liberté de conduire comme une attaque sur celui-ci.

Le résultat des votations pro-voiture reste plus complexe à comparer avec des différences de votes majeures entre elles et un fil chronologique non linéaire. La loi Avanti qui visait à créer un fonds d'investissement dans les routes nationales et les infrastructures routières des agglomérations a été refusée en 2004 au vu du coût trop élevé qu'elle impliquait. Une loi semblable a été quant à elle acceptée en 2016, douze ans après. A la différence de la loi Avanti, la loi FORTA s'apparente plus à une restructuration des recettes générées par les impôts automobiles : 10% de l'impôt sur les huiles minérales¹⁹, la surtaxe de l'huile minérale²⁰, les revenus de la vignette autoroutière, et la totalité de l'impôt sur les véhicules automobiles seraient maintenant uniquement utilisés afin de garantir la sécurité des voies routières. Une même loi plus radicale avait été refusée huit mois auparavant. Cette initiative, dite vache à lait, a été présentée par le lobby routier afin d'investir l'argent des routiers dans les routes, relatives à ce qu'ils considéraient comme un "détournement de fonds injustes". Selon le conseil fédéral, cette mesure aurait mis en danger les finances de la Confédération et des transports publics, l'obligeant à augmenter les impôts au niveau fédéral si elle était acceptée. La loi FORTA semble donc un bon compromis entre la volonté du peuple d'investir dans les infrastructures routières sans pour autant devoir être taxée davantage, mais elle doit quand même être vue aussi comme une volonté de rééquilibrer les dépenses de la Confédération entre les infrastructures routières et les infrastructures de transports publics. En effet, cette votation intervient trois ans après la votation "pour les transports publics". Les partisans ont donc choisi de présenter

¹⁹ Un impôt sur les huiles minérales grevant l'huile de pétrole, les autres huiles minérales, le gaz de pétrole et les produits résultant de leur transformation ainsi que les carburants

²⁰ Une surtaxe sur les huiles minérales, grevant les carburants

à l'opinion publique cette loi comme une volonté de plus d'équité entre ces deux modes de transport en faisant référence à une certaine dépendance incontournable d'une partie de la population à l'automobile.

En général, la population Suisse semble alors être favorable au développement des transports publics sans pour autant contraindre les automobilistes à s'affranchir de la voiture, et tout en acceptant qu'ils financent une partie des coûts d'investissement dans la mobilité douce. Il nous faut par la suite étudier la différence d'acceptabilité entre les types de communes lors de ces votations, première étape selon notre plan.

2.3 MÉTHODOLOGIE

Afin d’élaborer un plan de mobilité visant un report modal et plus acceptable que la loi CO2, nous procéderons en quatre différentes étapes, commençant par l’étude du clivage urbain / rural.

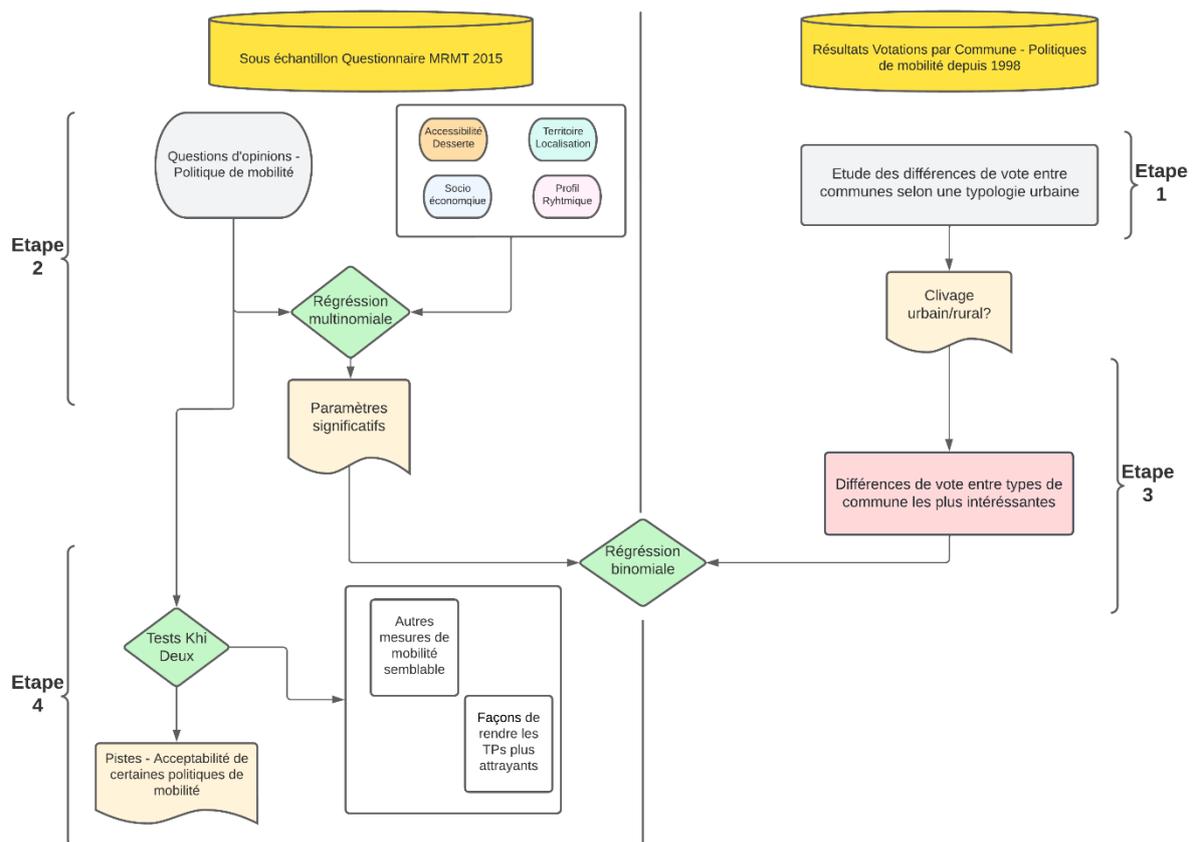


Schéma 3: Structure et étapes du rapport

Nous analyserons d’abord les résultats des dernières votations liées aux politiques de mobilité. Cette étude des différences de vote selon le degré d’urbanisme de la commune du votant sert à relativiser ce clivage entre les types d’habitat. Elle s’ancre donc dans notre volonté de dépasser le fossé urbain rural qui est souvent utilisé afin de réduire l’importance d’autres facteurs en ne prenant en compte que les divisions du territoire.

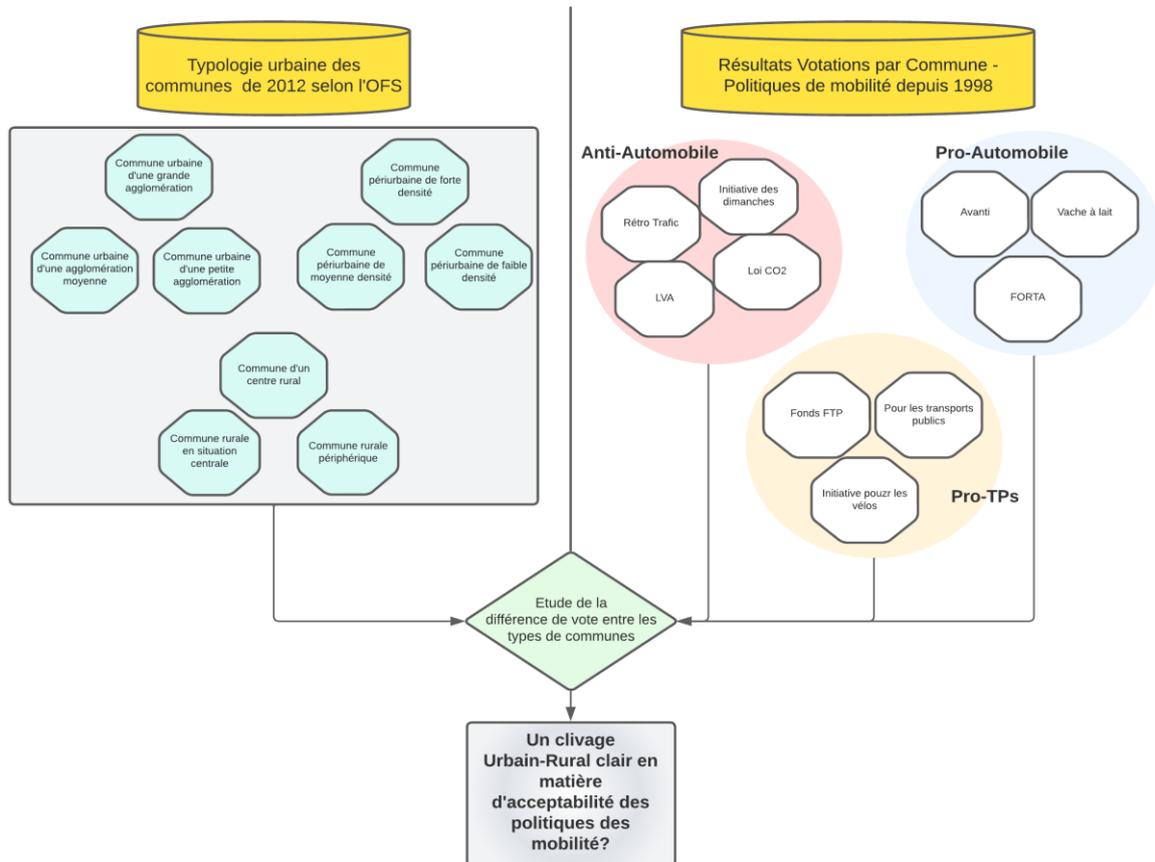


Schéma 4: Illustration de l'étape une

Nous utiliserons par la suite les résultats de l'enquête MRMT de 2015 en prenant en compte les paramètres présentés au fil de la partie 2.1. Afin d'expliquer la relation entre ces différents indicateurs, nous réaliserons une régression logistique multinomiale. Cette analyse générale nous permettra d'abord de vérifier nos hypothèses. Elle nous permettra ensuite de comprendre les différences d'acceptabilités entre ces trois politiques de mobilités, très différentes par nature, en ce qui concerne les variables explicatives. Enfin, nous pourrons dresser une liste des paramètres pertinents qui peuvent expliquer une adhésion à une certaine politique de mobilité sous conditions, comparé à une adhésion ou un rejet absolu.

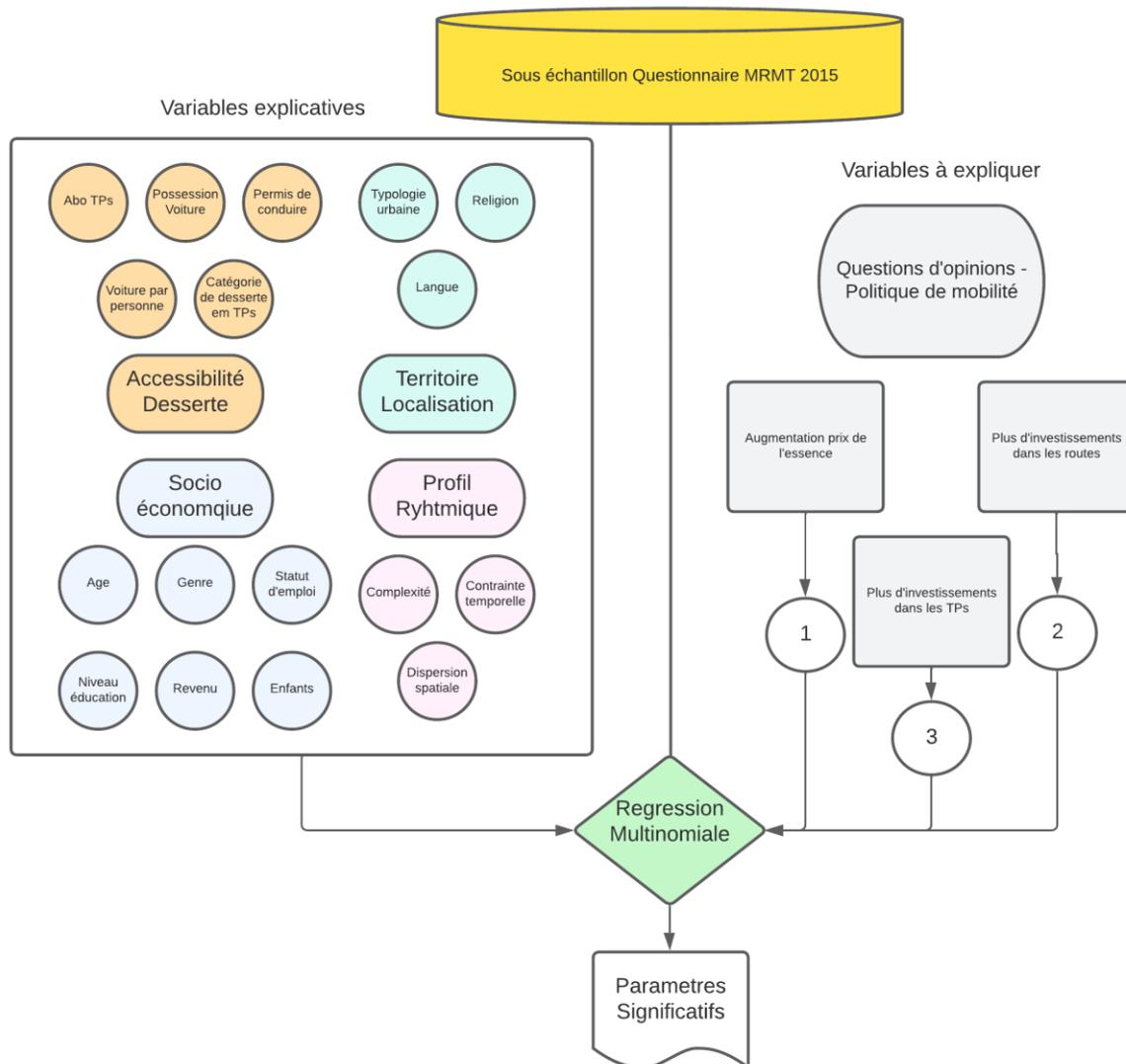


Schéma 5: Illustration de l'étape deux

Nous nous intéresserons par la suite aux différences de vote les plus étonnantes entre les communes au niveau des dernières votations en date. Afin d'explorer en profondeur les éléments d'analyse justifiant ces inégalités d'acceptabilités, nous reproduirons des régressions binomiales en ne prenant en compte que les individus habitant les deux types de commune choisis ainsi que les caractéristiques jugées comme pertinentes pour chaque type de votation lors des régressions précédentes. Cette analyse plus restreinte nous permettra de comprendre plus en profondeur quels sont les mécanismes pouvant expliquer ces différences de votes au-delà du clivage de degré d'urbanisme.

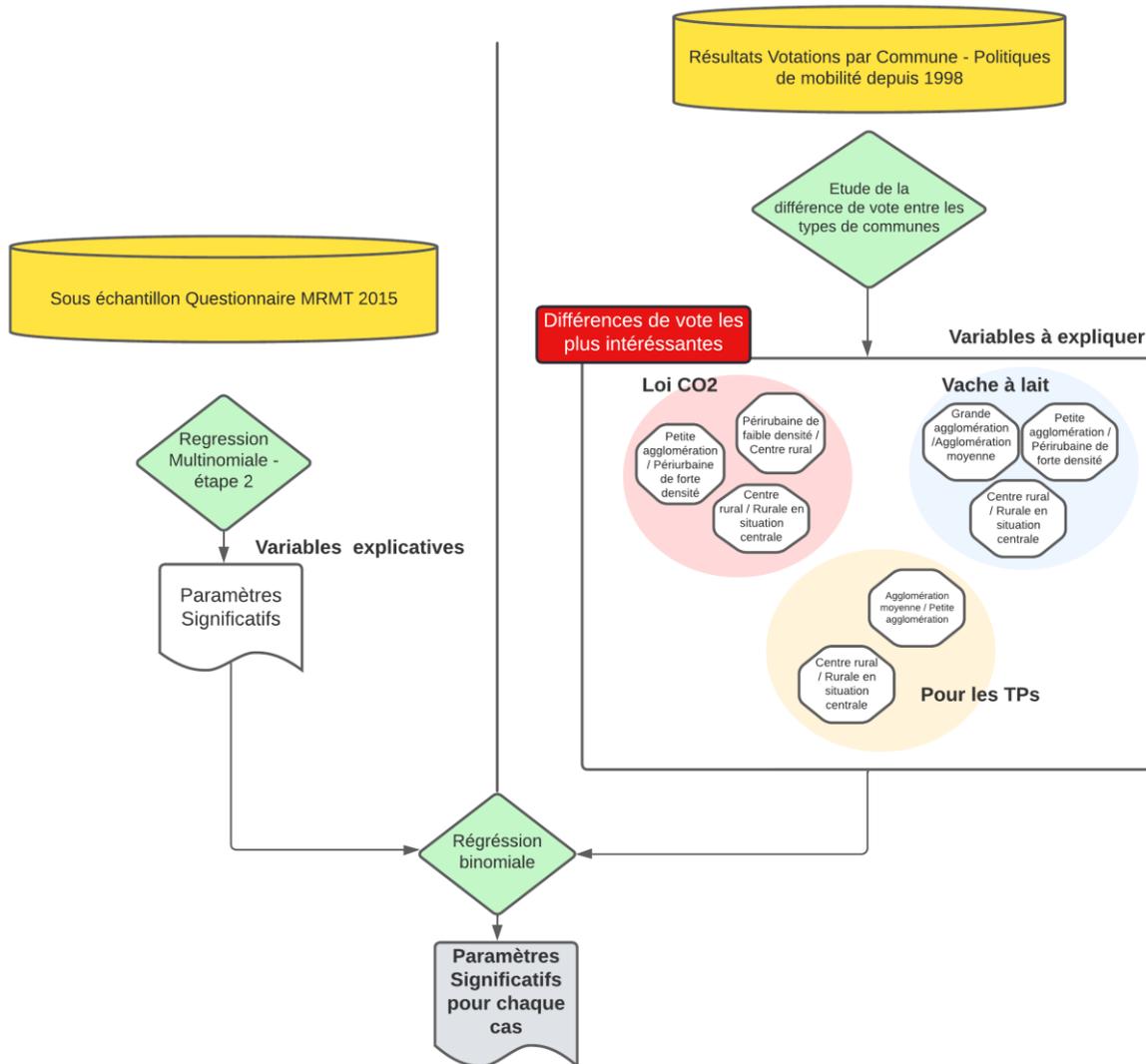


Schéma 6: Illustration de l'étape trois

Enfin, nous pousserons l'analyse des résultats en prenant en compte cette fois d'autres mesures possibles pour financer les coûts internes et externes de notre système de transport, ainsi que l'avis des individus concernant les approches possibles afin de promouvoir les transports publics. Cette étape nous permettra de dresser une certaine ouverture en matière de solutions proposées en ce moment et leur acceptabilité probable.

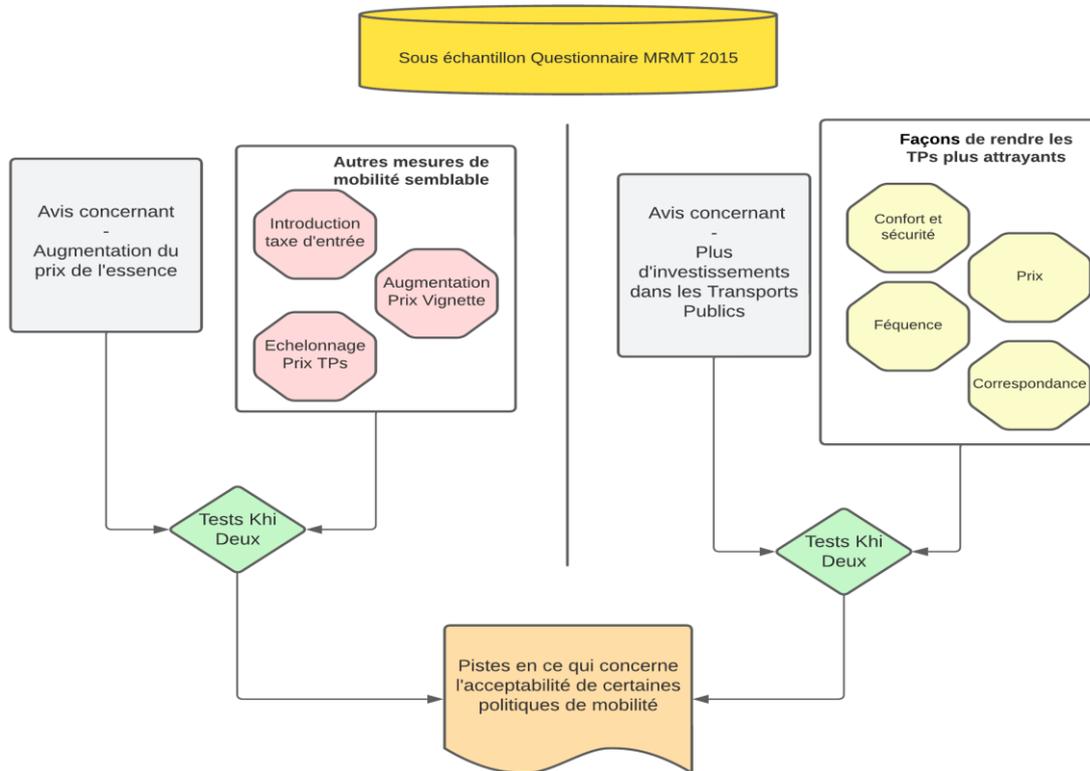


Schéma 7: Illustration de l'étape quatre

Ces quatre étapes, permettant notamment d'esquisser les populations les plus susceptibles de refuser certaines mesures, nous aiderons par la suite à réaliser une critique des différentes politiques de mobilités, aussi innovantes qu'elles soient, au vu de cette acceptabilité même mais aussi en prenant en compte leurs efficacités réelles ou supposées, ainsi que l'équité sociale à laquelle elles aspirent.

La régression logistique sera donc utilisée lors des étapes deux et trois cités en dessus. Il s'agit d'un des modèles pouvant être utiliser lorsque la variable à expliquer est qualitative contrairement à la régression linéaire. Cette méthode permettant de modéliser des variables multinomiales (variables qualitatives à plus de deux modalités) ou binomiales sert à expliquer la survenance ou non d'un événement (la variable dépendante notée Y) par le niveau de variables explicatives (notées X). Les variables explicatives peuvent être elles soient qualitatives, soient quantitatives. La variable dépendante est habituellement la survenue ou non d'un événement. L'intérêt majeur de cette technique est de quantifier la force de l'association entre chaque variable indépendante et la variable dépendante, en tenant compte de l'effet des autres variables intégrées dans le modèle (Preux, Odermatt,

Perna, Marin, & Vergnenègre, 2005). Ce modèle nous permet de quantifier et d'estimer des rapports de cotes (odds-ratio) qui représentent la force d'association entre un facteur et le degré d'acceptabilité d'une mesure de politique de mobilité. Ces coefficients restent des approximations avec un certain risque relatif. En effet, cette analyse demeure une simplification mathématique qui repose sur plusieurs conditions afin de pouvoir être appliqués. La formule représentant la fonction de régression logistique avec plusieurs événements E possibles est :

$$p(E \mid X_1 \dots X_n) = \frac{\exp(\alpha + \sum_{i=1}^n \beta_i X_i)}{1 + \exp(\alpha + \sum_{i=1}^n \beta_i X_i)}$$

Il s'agit de la probabilité d'occurrence de l'évènement E si la variable X est prise en compte avec f(X) est la fonction logistique. L'intérêt de cette fonction réside dans la simplicité de passage à l'estimation d'un rapport des cotes qui mesure la force de l'association entre l'évènement M et une variable d'exposition. Le coefficient β de la variable d'exposition dans le modèle logistique est donc le logarithme de l'odds-ratio, ce qui permet d'interpréter facilement les résultats d'une régression logistique.

3 DIFFÉRENCES DE VOTES SELON LE TYPE D'HABITAT

Nous analyserons dans cette partie les différences de résultats pour ces votations selon la catégorisation de type d'habitat présenté en dessus. Les résultats des communes suisses concernant ces dix votations ont donc été agrégé selon neuf catégories²¹ émises par l'office fédéral des statistiques en 2012 - le but étant de les comparer aux résultats à l'échelle nationale.

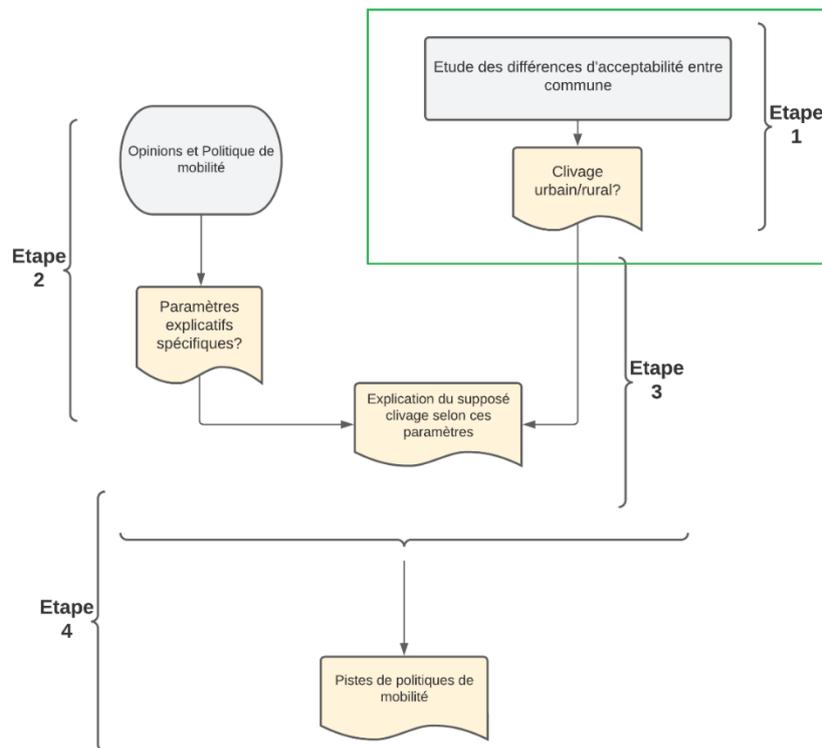


Schéma 8: Avancement dans l'analyse - Première étape

²¹ Commune urbaine d'une grande, moyenne, ou petite agglomération / Commune périurbaine de haute, moyenne, faible densité / Commune d'un centre rural, commune rurale en situation centrale et commune rurale périphérique.

3.1 DISSUASION FACE À L'EXPANSION DE L'AUTOMOBILE

En ce qui concerne les politiques de dissuasion à l'utilisation de la voiture, un discours politique de plus en plus répandu affirme qu'elles sont généralement plus acceptées dans les milieux urbains qu'au niveau des milieux ruraux. Mais qu'en est-il réellement ?

Le Tableau 13 vise à résumer ces différences d'acceptabilités pour les votations qui affecteraient négativement les automobilistes, que ce soit au niveau du coût ou de leur droit de circuler.

Votations	Type de commune	Commune urbaine d'une grande agglomération	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	Commune périurbaine de forte densité	Commune périurbaine de moyenne densité	Commune périurbaine de faible densité	Commune d'un centre rural	Commune rurale en situation centrale	Commune rurale périphérique
Votations Anti-Voiture										
Rétro Trafic 13.03.2000 (oui: 21.3%)		5.77%	2.05%	-2.25%	-2.01%	-3.80%	-5.95%	-4.06%	-6.56%	-7.27%
Initiative des dimanches 18.05.2003 (oui: 37.6%)		3.63%	1.66%	-1.99%	-1.04%	-2.45%	-3.97%	-2.86%	-4.04%	-6.79%
LVA 24.11.2013 (oui: 39.5%)		4.51%	2.10%	-0.79%	-2.08%	-3.84%	-6.46%	-1.76%	-5.53%	-3.29%
Loi CO2 16.06.2021 (oui: 48.4%)		11.70%	4.10%	-4.14%	-3.25%	-5.96%	-9.60%	-7.64%	-13.90%	-13.36%

Tableau 13: Résultats selon les types de communes des votations liés aux politiques de dissuasion automobiles

Au premier abord, il semblerait qu'il existe un clivage d'acceptabilité tangible entre ces types de commune : en général, les habitants des agglomérations urbaines de grande taille ou de taille moyenne sont plus enclins à accepter ce genre de mesure comparé aux habitants des communes rurales. Les habitants des communes urbaines semblent donc être de plus en plus convaincus des méfaits de l'automobile et qu'il faudrait donc établir des politiques afin de réduire son utilisation. Ce changement de vision par rapport aux véhicules motorisés semble être moins présent au niveau des communes rurales. Cela peut être dû notamment aux activités intergénérationnelles chez les individus habitant ces dernières, qui participent à freiner les changements de représentations à ce niveau. De plus, le développement des transports publics en dehors des centres-villes a permis le développement d'une offre alternative aux niveaux des agglomérations, ce qui n'est pas le cas au niveau des communes rurales. En outre, le discours politique et médiatique qui se propage de plus en plus a pu lui aussi contribuer à creuser ce fossé : les habitants des communes rurales affirment une certaine appartenance à un mode de vie et le refus de se voir imposer un autre à travers le refus de ces votations.

Mais, il nous faut nuancer ces conclusions émanant de comparaison entre votations. En effet, ces votations ne visent pas le même type de mesure. La votation Rétro Trafic par exemple, peut être considérée comme une votation de principe. Le texte de loi ne précise par exemple pas l'ensemble de mesures qui doivent être implémentées afin de réduire le trafic de moitié. Le refus de cette mesure ne doit pas non plus être perçu comme un refus de ce principe en soi, mais il peut être dû à un manque de clarté et de mesures spécifiques. De plus, si l'initiative des dimanches a été la moins clivante, cela peut être dû à l'absence

d'engouement envers cette interdiction totale de circulation pendant quatre jours par an: cette initiative montre un taux d'abstention record avec seulement 28,2% de participation aux urnes, comparé à un taux moyen de 46% pour la même période.

Par ailleurs, ce genre de mesures ne montre pas une dichotomie d'acceptation tangible entre communes rurales et communes urbaines. D'abord, il est intéressant de noter, qu'outre la loi CO2 qui doit être analysée comme une loi comprenant plusieurs mesures n'affectant pas que la mobilité individuelle, ces votations n'ont pas non plus été acceptées parmi les milieux urbains des grandes agglomérations. De plus, les résultats au niveau des communes périurbaines révèlent par exemple des incohérences avec une corrélation systématique entre acceptation et urbanisation. Par exemple, les communes périurbaines ne sont pas forcément plus opposées à ces votations que les communes urbaines : les communes périurbaines de forte densité sont notamment plus favorables à ces mesures que les communes urbaines de petite taille. Ces premières communes sont proches des grandes agglomérations et partagent donc un mode de vie qui leur est comparable dû à une densité conséquente et une proximité aux activités proposées par les centres urbains proches.

D'autre part, les centres ruraux semblent moins opposés à ce type de mesure que les habitants des communes périphériques de faible densité. Cette acceptabilité plus prononcée est probablement dû à une dépendance moins importante à l'automobile, liée à une concentration d'emplois plus importante dans le premier type de communes. Cette hypothèse peut être confirmée grâce aux résultats de votations de la loi sur la vignette automobile : les habitants des centres ruraux ont accepté davantage cette loi visant à augmenter le prix de la vignette automobile que les habitants des communes périurbaines de forte densité.

Les résultats des votations anti-voitures révèlent, certes un clivage bel et bien existant entre ruraux et urbains mais aussi une absence de dichotomie stricte entre les différents gradients de territorialité. De plus, le discours politique exploitant cette différence d'acceptabilité risque de participer, à son tour, à sa creusée. Mais qu'en est-il des politiques visant une amélioration des infrastructures routières ?

3.2 AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Par opposition, les politiques d'amélioration des infrastructures routières devraient être plus plébiscitées au niveau des communes rurales que des communes urbaines. Les différences d'acceptabilités concernant les trois votations visant à investir dans les infrastructures routières et leur développement sont résumés dans le Tableau 14:

Votations	Type de commune	Commune urbaine d'une grande agglomération	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	Commune périurbaine de forte densité	Commune périurbaine de moyenne densité	Commune périurbaine de faible densité	Commune d'un centre rural	Commune rurale en situation centrale	Commune rurale périphérique
Votations Pro-Voiture										
Avanti 08.02.2004 (oui: 37.2%)		-1.83%	-1.40%	-3.28%	3.38%	2.07%	2.65%	0.36%	1.82%	-3.77%
Vache à lait 05.06.2016 (oui: 29.2%)		-4.27%	-1.08%	1.55%	2.99%	3.28%	3.41%	1.90%	5.43%	2.85%
FORTA 12.02.2017 (oui: 61.8%)		-1.87%	0.03%	0.18%	2.33%	1.99%	1.07%	0.24%	-0.96%	0.24%

Tableau 14: Résultats selon les types de communes des votations liés aux politiques d'amélioration des infrastructures routières

En général, les différences de vote semblent être largement moins marquées au niveau des votations pro-voiture qu'au niveau des votations visant à réduire leur utilisation. Ces deux types de votations peuvent apparaître en opposition totale: l'une vise une plus grande liberté au niveau des modes de déplacements grâce à des investissements, alors que l'autre est de nature contraignante et vise le changement de comportement d'une partie de la population. Plusieurs explications peuvent être apportées afin d'éclaircir cette différence d'acceptabilité moindre. Tout d'abord, le réseau routier suisse reste de bonne qualité. Les mesures incluses dans ces votations n'auraient pas un effet positif majeur sur les trajets pendulaires des communes rurales qui seraient dépendantes de l'automobile. De plus, ces mesures n'ont pas les mêmes conséquences sur le mode de vie des habitants: elles ne sont ni contraignantes pour les utilisateurs quotidiens de la voiture ni pour les utilisateurs des transports publics. Mais il existe quand même une certaine différence d'acceptabilité selon le type de commune qui justifie que nous nous attardons à l'expliquer votation par votation.

La loi Avanti a largement été plus soutenue au niveau des communes périurbaines qu'au niveau des communes rurales. Cela peut être dû aux mesures incluses dans ce projet. En effet, une des mesures phares de ce projet visait à éliminer les goulets d'étranglement aux abords des agglomérations. Cette loi bénéficierait donc en grande partie aux habitants des communes périurbaines avec une réduction des bouchons lors de leurs trajets quotidiens domicile-lieu de travail qui travaillent pour la majorité au niveau des agglomérations. Ce temps de trajet réduit permettrait aux habitants des communes périurbaines d'améliorer la qualité de ce mode de vie: profiter des villes tout en continuant à habiter dans des milieux socialement plus homogènes ou moins chers. De plus, cette loi a été moins soutenue par les communes urbaines des petites agglomérations que celles de

grande taille ou de taille moyenne. Cela peut être dû à la façon par laquelle les autorités locales de ces agglomérations ont présenté le projet. En effet, ce projet augmenterait la concentration des activités et des services au niveau des grandes agglomérations, les rendant ainsi plus attractives et accessibles et lésant ainsi de façon indirecte les communes urbaines de plus petite taille. Il est aussi important de noter que cette loi a été la plus refusée au niveau des communes rurales périphériques. Les mesures spécifiques comprises dans cette loi peuvent encore une fois expliquer ce refus : ce projet ne concerne que les routes nationales très peu présentes à ce niveau géographique. Cette loi, déjà jugée par une grande partie de la population comme ayant des coûts trop élevés, ne leur serait pas bénéfique non plus. Au contraire, elle se présente comme une loi accélérant la concentration des activités et services dans les milieux urbains ainsi que l'exode rural. Pour conclure, cette votation est un exemple concret de la compétitivité interterritoriale qui peut se présenter assez souvent au niveau des mesures d'investissement dans la mobilité.

La loi surnommée vache à lait, montre une différence d'acceptabilité plus prononcée que pour les autres votations. Alors qu'elle pourrait être due partiellement à un taux d'acceptation très faible de base, d'autres raisons peuvent expliquer ces différences. Les communes urbaines des grandes agglomérations et les agglomérations de taille moyenne sont celles qui ont le moins soutenu cette loi alors que les communes rurales en situation centrale sont celles qui l'ont le plus approuvée. Cette votation se présente alors pour les personnes habitant les milieux ruraux comme un questionnement sur le financement des transports publics à travers les taxes payées par les automobilistes. Ces individus peuvent se sentir lésés par le devoir de payer pour des fonds qui selon eux, ne les concernent pas au quotidien. Contrairement à l'Avanti, cette loi visait à réinvestir dans toutes les routes dont les routes communales ce qui pourrait expliquer le vote positif des communes rurales périphériques. Il est quand même intéressant de noter que les communes périurbaines soutiennent en général tout autant ce projet que les communes rurales.

Le projet de loi FORTA vient confirmer cette constatation. En effet, ce sont les communes périurbaines de forte et de moyenne densité qui soutiennent le plus ce fonds d'investissement permanent. Cette votation reste très peu clivante avec un taux d'acceptation supérieur à 60% au niveau de toutes les divisions de la typologie utilisée. Mais ce sont les communes urbaines de grande agglomération ainsi que les communes rurales en situation centrale qui soutiennent le moins ce fonds. Ce refus ne peut donc pas seulement être lié au mode de vie ni à la dépendance de l'automobile, tous deux très différents entre ces deux types d'habitats. Il peut être lié par contre à ce que cette votation représente pour les habitants de chaque commune. Pour une plus grande partie des urbains, elle est probablement perçue comme dangereuse pour le report modal - voir encourageant l'automobile. Tandis que pour une partie des habitants des communes centrales, elle pourrait être perçue comme n'allant pas assez loin au niveau de la redistribution des recettes automobiles. Cette hypothèse émane d'une comparaison entre l'acceptation plus élevée que

la moyenne des communes en ce qui concerne la votation vache à lait et leurs votes moins soutenus pour cette votation.

Les investissements dans l'infrastructure routière semblent alors être moins contestés que les mesures visant à réduire l'utilisation des automobiles. La restriction du mode de vie est donc un élément crucial en ce qui concerne le refus des habitants des milieux ruraux et périurbains de ces politiques de mobilité. Ces votations se profilent aussi comme une remise en question de la place jugée très favorable qu'occupent les transports publics face aux transports individuels motorisés au niveau de la politique nationale. Enfin, ces politiques d'investissements jouissent certes du soutien des communes rurales mais aussi d'un soutien important au niveau des communes périurbaines. Cependant, les communes urbaines présentent aussi un soutien relatif : elles n'ont, par exemple, pas refusé la loi FORTA. Cette constatation remettrait en cause la vision dichotomique de l'opinion publique sur le sujet de la place que l'automobile doit occuper dans la mobilité du quotidien – le constat n'est pas similaire en matière de promotion des transports publics.

3.3 PROMOTION DES TRANSPORTS PUBLICS

Les résultats des votations concernant l'augmentation des investissements dans les transports publics et la mobilité douce devraient, selon ce même discours, montrer un certain gradient d'acceptabilité décroissant entre les communes urbaines des grandes agglomérations et les communes rurales périphériques. Les différences d'acceptabilités concernant trois votations, deux liés aux trains et une concernant le vélo, sont résumées dans le Tableau 15:

Votations	Type de commune	Commune urbaine d'une grande agglomération	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	Commune périurbaine de forte densité	Commune périurbaine de moyenne densité	Commune périurbaine de faible densité	Commune d'un centre rural	Commune rurale en situation centrale	Commune rurale périphérique
Votations Pro-mobilité douce / TP										
Fonds FTP 29.11.1998 (oui: 63.5%)		7.42%	2.16%	-2.01%	-3.64%	-4.11%	-8.01%	-4.66%	-14.53%	-3.16%
Pour les transports publics 09.02.2014 (oui: 62.0%)		7.28%	3.29%	-3.54%	-3.49%	-4.81%	-6.31%	-4.60%	-12.77%	-5.13%
Initiative pour les Vélos 23.09.2018 (oui: 73.6%)		2.26%	2.37%	-0.20%	-1.90%	-2.44%	-3.01%	-1.70%	-7.73%	-10.68%

Tableau 15: Résultats selon les types de communes des votations liés aux politiques de promotion des transports publics

Ce tableau semble confirmer cette tendance : les investissements dans les transports publics sont plus approuvés par les habitants des milieux urbains. Au premier abord, le clivage étudié semble plus marqué au niveau des investissements dans les infrastructures ferroviaires par rapport aux investissements dans les infrastructures routières. Les deux premières votations visant l'amélioration des infrastructures de transports publics doivent être vues dans l'optique d'une confrontation entre ces modes et les automobiles. Dans les communes urbaines où les systèmes de transports publics sont assez bien développés, ce mode de transport est déjà bien ancré dans le mode de vie citoyen. Une plus grande proportion des habitants, par exemple, ne possèdent pas d'automobile et utilisent quotidiennement ces moyens. Ces investissements sont donc perçus comme développant l'offre au niveau de la cadence, ce qui constitue une amélioration de la qualité de vie des habitants concernés par ces projets. D'autre part, ces fonds dont les recettes proviennent des taxes payées par les automobiles pourraient être perçus par les habitants des communes rurales comme réduisant les investissements publics dans les infrastructures routières. Il serait donc injuste et privilégierait un mode de transport qui leur est incompatible. De plus, ces projets sont aussi perçus par les ruraux comme exclusivement réservés aux urbains, se sentant ainsi délaissés. Mais ces projets auraient pu pourtant être vus comme une opportunité pour les régions où ces infrastructures ferroviaires sont peu développées et pourraient donc être une alternative intéressante pour les habitants des communes rurales devant se déplacer régulièrement. En effet, il nous faut rappeler que ces investissements concernent les infrastructures ferroviaires et non pas les autres modes de transports spécifiques aux communes urbaines (Trams, métros, bus à cadence régulière). En ce qui concerne les communes seulement atteignables par voiture, ces fonds auraient aussi pu être considérés comme une opportunité pour augmenter à la fois

leur attractivité et leur accessibilité. Si ces arguments ne semblent pas avoir changé la représentation que les habitants des communes rurales en situation centrale avaient de ces votations - étant les seuls à les avoir majoritairement refusées - il semblerait, que les communes rurales périphériques, majoritairement alpines, y étaient plus sensibles. Les stations de ski et leur statut de lieu de loisir peuvent expliquer ce phénomène. Ces communes ont par exemple moins refusé ces fonds que les communes périurbaines de faible densité, qui se démarquent par un taux d'acceptation peu élevé. De plus, les communes périurbaines ne présentent pas une différence de vote considérable par rapport aux communes rurales. En général, ces fonds sont probablement perçus par une plus grande partie des habitants non urbains comme améliorant uniquement les liaisons ferroviaires inter-agglomérations, et n'ayant aucun effet considérable sur leur mode de vie autre que réduire les fonds qui leur semblaient destinés.

En ce qui concerne l'initiative des vélos, l'inscription de ce mode de transport dans la constitution Suisse semble être moins clivante que les investissements cités précédemment mais reste quand même moins appréciée que la moyenne dans les communes rurales en situation centrale et les communes rurales périphériques. Pour ces dernières, leur relief peu compatible avec les vélos pourrait expliquer ce taux d'acceptation à 60%. Cette votation n'a pas connu un taux de participation élevé (moins de 37%) et n'a pas causé de débat avec la grande majorité des partis politiques la soutenant.

3.4 BILAN DE L'ANALYSE

Au niveau du clivage rural-urbain, les politiques anti-voiture présentent une différence d'acceptabilité importante entre les différents types d'habitat sans pour autant montrer une stricte dichotomie entre les milieux ruraux et les milieux urbains. Ainsi, le discours affirmant ce clivage semble ignorer trop souvent les milieux périurbains qui parfois votent moins en faveur de ces politiques que les milieux ruraux isolés. La divergence d'opinion est largement moins importante au niveau des fonds d'investissements dans les infrastructures routières. La restriction du mode de vie semble donc être source majeure de désaccord pour ceux qui se voient lésés par ce genre de mesure. De plus, ces fonds ont été plus soutenus par les milieux périurbains que les milieux ruraux, montrant que la seule dépendance à l'automobile ne peut pas expliquer ce type de résultats. Enfin, les fonds pour les transports publics semblent être tout aussi clivant que les politiques anti-voiture. Même s'ils ne sont pas liberticides, ces projets proposent un financement qui peut être perçu comme inéquitable entre deux moyens de transport devant.

Entre mode de vie incompatible, dépendance à l'automobile due à l'absence d'offres alternatives et pratiques sociales différentes, il semblerait qu'une différence d'opinion existe bel et bien entre ruraux et urbains en ce qui concerne la place de l'automobile dans la société de demain. Mais ce discours, largement utilisé pour des fins politiques par l'UDC, ignore souvent la place des périurbains, un quart de la population Suisse, dans le débat, alors qu'ils votent souvent contre toute mesure contraignant l'usage de l'automobile. Ce même discours est aussi très réducteur en ce qui concerne les citoyens - les personnes habitant les grandes agglomérations et ceux habitant les petites agglomérations ne partageant pas entre autres le même mode de vie. Mais il continue pour autant à se développer, devenant même une rhétorique à part entière capable de faire trancher la balance d'un côté ou l'autre.

Ce clivage n'est donc pas absolu – constat pouvant être spécifique au cas Suisse. En effet, André Corboz qualifie la Suisse d'« Hyperville » avec des distances assez courtes entre zones rurales et agglomérations, ainsi qu'un nombre important de trajets pendulaires entre ces communes (Corboz, 2001). Il s'agira par la suite d'analyser plus en profondeur les différents paramètres pouvant expliquer les différences d'acceptabilité entre les communes. Les résultats de cette analyse y seront intégrés par la suite afin de diminuer le nombre de modalités concernant le type d'habitat pour chaque type de votation étudié pour rendre notre modèle plus robuste.

4 ANALYSE DES DÉTERMINANTS DE L'OPINION

Après avoir montré que le degré d'urbanisme ne peut, à lui seul, expliquer les différences d'acceptabilité entre les individus et que le clivage urbain rural n'est pas absolu en soi, il nous faut essayer de comprendre ce qui explique ces contrastes et le refus de certaines de ces lois. Nous réaliserons donc des régressions logistiques multinomiales en se basant, cette fois, sur les données du microrecensement de 2015. Lors de cette analyse, nous prendrons en compte tous les paramètres appartenant aux quatre groupes de critères cités auparavant : mode de vie, caractéristiques du territoire²², accessibilité et desserte aux modes de transports ainsi que les caractéristiques socio-économiques. Ces régressions auront le but d'expliquer les caractéristiques individuelles expliquant le soutien en matière d'augmentation du prix de l'essence, d'augmentation des investissements dans les infrastructures routières ainsi que dans les transports publics - politiques de mobilités déjà présentées dans la section 2.2.5.

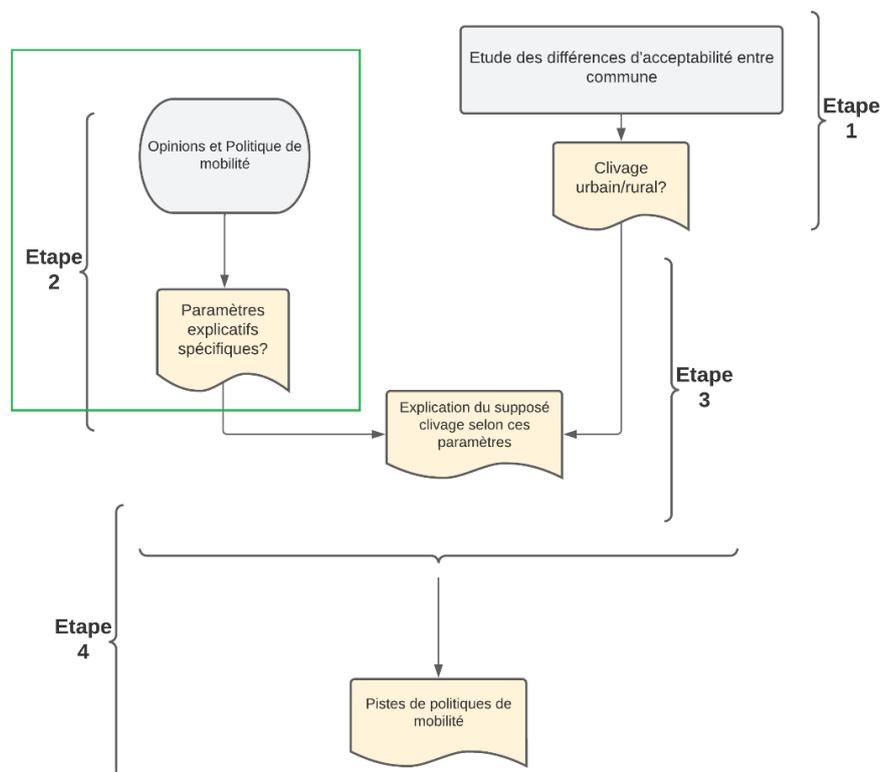


Schéma 9: Avancement dans l'analyse - Deuxième étape

²² En ce qui concerne le type d'habitat, nous choisirons de fusionner certaines modalités afin de réduire le nombre total de modalités en prenant en compte les résultats des votations présentés dans la section 3.2.

Par la suite, les résultats seront présentés, dans un souci de clarté, par thématique même si les régressions multinomiales sont réalisées sur l'ensemble des variables présentées.

4.1 AUGMENTATION DU PRIX DE L'ESSENCE

La première mesure étudiée vise le report modal à travers une augmentation du prix de l'essence, mesure phare de la loi CO2 par ailleurs. Un clivage important a longtemps été évoqué entre les populations urbaines et les populations rurales, ces derniers se sentant lésés par ce genre de mesures qui pourraient peser sur leurs portefeuilles au quotidien, avec aucune alternative possible. Les résultats de la régression, dont le critère d'information d'Akaike, peuvent être retrouvés en détail dans l'**Annexe B1**.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR - Caractéristiques socio - économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.53	0.007**
		Entre 25 et 44 ans	0.53	0.000***
		Entre 45 et 64 ans		
		Plus de 65 ans	0.98	0.920
	Genre	Femme		
		Homme	1.07	0.574
	Statut d'emploi	Occupé		
		Inactif	1.43	0.066 •
	Niveau d'éducation	Primaire	0.61	0.061 •
		Secondaire		
Tertiaire		1.88	0.000 ***	
Enfants	Non			
	Oui	0.98	0.899	
Revenu du ménage	Faible	0.57	0.001 **	
	Moyen			
	Elevé	1.65	0.001**	

Tableau 16: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence

Le Tableau 16 permet de résumer les résultats de la régression multinomiale au niveau des caractéristiques socio-économiques pour ceux qui ont répondu être favorable à cette mesure d'augmentation du prix de l'essence par rapport à ceux qui la refusent catégoriquement.

Nous remarquons tout d'abord que le statut d'emploi, le genre ainsi que le fait d'avoir des enfants ne semblent pas avoir d'effet spécifique sur le rapport que les individus ont avec cette initiative, contrairement à nos hypothèses.

Le jeune âge semblerait quant à lui être une caractéristique importante en ce qui concerne l'acceptabilité de cette mesure. Étonnamment, les plus jeunes seraient plus souvent opposés à cette mesure. Cela peut être notamment dû à une certaine instabilité présente à cet âge (Gherghel, 2013) - une nouvelle taxe étant donc plus difficile à être acceptée. Cette frange de la population a peut-être aussi plus tendance à percevoir cette mesure comme étant trop injuste socialement. En effet, le mouvement « Greve pour le climat » par

exemple, formé majoritairement de jeunes, avait refusé de soutenir la loi CO2 la jugeant anti-sociale.

L'acceptabilité de cette mesure augmente cependant de façon proportionnelle avec des études de plus en plus longues : les personnes ayant un haut niveau d'éducation sont jusqu'à trois fois plus favorables à cette mesure par rapport à celles et ceux qui ont un niveau d'éducation primaire au mieux. Le changement de milieu éducatif post école obligatoire entraîne une modification des habitudes quotidiennes ainsi que des fréquentations chez les individus. Dès lors, ayant déjà dû changer de mode de vie à ce moment, ils pourraient afficher une plus grande acceptabilité vis-à-vis de cette mesure. De plus, les questions écologiques sont souvent plus étudiées au niveau du secondaire et du tertiaire qu'au niveau primaire.

Enfin, l'acceptabilité de cette mesure au sein de la population augmente proportionnellement avec le revenu du ménage. Ceci semble cohérent avec la charge financière accrue que cette augmentation du prix de l'essence peut engendrer. En effet, plus le revenu du ménage est faible, plus cette mesure réduirait le pouvoir d'achat de celui-ci, et plus elle serait donc décriée.

Le Tableau 17 présente quant à lui les résultats de cette régression multinomial pour les mêmes caractéristiques mais au niveau de ceux qui poseraient des conditions à leur soutien.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDITIONS - Caractéristiques socio-économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.85	0.580
		Entre 25 et 44 ans	0.95	0.762
		Entre 45 et 64 ans		
		Plus de 65 ans	1.58	0.064 •
	Genre	Femme		
		Homme	0.80	0.001 •
	Statut d'emploi	Occupé		
		Inactif	1.13	0.544
	Niveau d'éducation	Primaire	0.30	0.000***
		Secondaire		
Tertiaire		1.67	0.000***	
Enfants	Non			
	Oui	1.16	0.334	
Revenu du ménage	Faible	0.69	0.029*	
	Moyen			
	Elevé	1.14	0.447	

Tableau 17: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions

Au niveau de l'âge, il semblerait que seuls les nouveaux retraités soient plus aptes à poser certaines conditions afin d'accepter ce genre de mesure, et ceci de façon peu significative. Ils ne sont donc pas insoucieux des effets bénéfiques que ce rapport modal pourrait apporter à la société face au dérèglement climatique mais poseraient plus de conditions à leur soutien. En effet, le montant de leur retraite étant figé, ils seraient peut-être plus hésitants à accepter cette mesure et accorderait une plus grande importance au pourcentage de hausse de coût d'un plein d'essence.

Le niveau d'éducation semble avoir le même effet que chez ceux qui soutiennent cette mesure de façon inconditionnelle, probablement pour les mêmes raisons. Le niveau d'éducation a donc un effet majeur sur l'acceptabilité d'une telle mesure, d'où l'importance de prendre en compte ce paramètre spécifique dans toute décision en termes de politique de mobilité. Les autorités doivent alors s'intéresser aux raisons se cachant derrière cette différence d'acceptabilité dont celles précisées précédemment.

En ce qui concerne le genre, il semblerait que les hommes soient moins aptes à poser des conditions à leur acceptabilité, comparé au genre féminin. Ces conditions peuvent être liés au coût supplémentaire que cette mesure va causer.

Le rôle du revenu s'efface en ce qui concerne ce soutien conditionnel pour les revenus élevés. Ceci n'est pas le cas des revenus inférieurs. Ce soutien moindre, qu'il soit de façon conditionnelle ou inconditionnelle, montre **qu'un revenu faible a un effet majeur** sur l'acceptabilité de ces politiques contraignantes, considérées comme trop brutales par rapport au niveau de vie.

Nous nous intéresserons par la suite aux profils rythmiques provenant de l'analyse des déplacements des individus. Ceci nous permettra de déterminer l'effet de la complexité de ces déplacements, de la dispersion spatiale de ceux-ci, et de la contrainte temporelle à laquelle les individus sont soumis.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR - Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	0.73	0.036*
	Contrainte temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.26	0.072 •
	Dispersion spatiale	Proche du domicile		
		Loin du domicile	0.82	0.135

Tableau 18: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence

Le Tableau 18 présente les résultats de la régression multinomiale concernant les profils rythmiques et les individus soutenant cette mesure inconditionnellement.

Concernant la complexité, il semblerait qu'un nombre de boucles moindre favorise le soutien à cette mesure de façon conséquente. Plus une personne réaliserait de déplacements domicile – autres, et de déplacement en général en une journée, moins elle soutiendrait cette politique de mobilité. Ces individus considèrent probablement que la voiture leur est nécessaire au vu de la complexité de leur journée - cette mesure deviendrait ainsi très injuste à leurs yeux. La contrainte temporelle a quant à elle un effet, mais de façon peu significative.

Une personne se déplaçant pendant les heures creuses soutient de façon moindre cette mesure d'augmentation du prix de l'essence. Souffrant déjà des bouchons pendant ses déplacements, ils envisagent probablement cette mesure comme un élément supplémentaire rendant leurs déplacements plus coûteux alors qu'ils peuvent souvent subir des retards assez conséquents.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDITIONS	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	0.92	0.582
	Contrainte temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.06	0.700
	Dispersion spatial	Proche du domicile		
		Loin du domicile	0.83	0.188

Tableau 19: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions

Le Tableau 19 présente les résultats de la régression multinomiale en ce qui concerne les profils rythmiques et les individus soutenant cette mesure sous certaines conditions. Les profils rythmiques ne semblent pas avoir un effet sur l'acceptabilité conditionnelle de ce type de mesure. La complexité a donc un effet assez radical sur le refus des politiques contraignantes – le degré de hausse du prix de l'essence ne jouant aucun rôle dans ce cas.

En termes d'accessibilité et de desserte au niveau des différents modes de transport, les résultats de la régression multinomiale pour ceux qui soutiennent cette mesure sont présentés à travers le Tableau 20:

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	2.47	0.000***
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.57	0.001***
-	Possession d'un abonnement TP	Non		
Accessibilité et desserte	Possession permis	Oui	1.18	0.300
		Non	0.38	0.365
	Possession d'une voiture	Oui		
		Non	1.48	0.022*
	Catégorie de desserte en TP	Bonne	1.05	0.75
Mauvaise				
		Médiocre	0.97	0.867

Tableau 20: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence

Tout d'abord, il semblerait que l'accessibilité aux transports publics, que ce soit au niveau de la catégorie de desserte ou de la possession d'un abonnement aux transports publics, n'aient pas d'effet sur la volonté d'augmenter le prix de l'essence.

Posséder une voiture a un effet plutôt négatif sur le soutien des individus à cette mesure. De même, plus le nombre de voiture par rapport au nombre de personne possédant un permis dans le ménage est important, moins l'enquêté aura tendance à valider cette mesure. Ainsi, une personne ayant constamment accès à une voiture (cas d'une voiture par personne et plus) a amplement moins de chance de soutenir cette mesure. Ces individus sont habitués à utiliser la voiture afin de réaliser la très grande majorité de leurs déplacements et ont donc moins tendance à envisager d'autres modes de transport même si les trajets en automobile deviennent trop coûteux. De plus, ils ont déjà à leur charge un certain nombre de taxes automobiles obligatoires, et peuvent ainsi se sentir lésés de devoir payer davantage afin de pouvoir se déplacer.

La possession d'un permis de conduire, quant à lui, ne joue pas de rôle dans l'acceptabilité de cette mesure : beaucoup de personnes continuent à acquérir un permis de conduire sans pour autant vouloir utiliser au quotidien une voiture, ou encore en avoir une image positive.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDI- TIONS	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	1.88	0.013*
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.77	0.103
		Une voiture par personne et plus	0.79	0.391
Accessibi- lité et des- serte	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	1.44	0.030*
	Possession permis	Oui		
		Non	1.48	0.493
		Oui		
Possession d'une voiture	Non	0.995	0.978	
	Bonne	0.89	0.500	
Catégorie de desserte en TP	Mauvaise			
	Médiocre	1.01	0.946	

Tableau 21: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions

Le Tableau 21 concerne quant à lui ces paramètres d'accessibilité mais pour les personnes soutenant cette mesure contraignante de façon conditionnelle. Le nombre de voiture par personne du ménage est dans ce cas non significatif. Uniquement le fait de ne pas posséder une voiture semblerait accroître, que ce soit de façon conditionnelle ou inconditionnelle, le soutien de l'individu à cette mesure.

La possession d'un abonnement TP joue un rôle quant à lui au niveau de l'acceptabilité conditionnelle de cette mesure. Cela peut être dû au système de transports combinés Park and Ride, où une partie de la population utilise sur une distance réduite les transports individuels motorisés avant de rejoindre les réseaux de transports publics rapides.

Enfin, la catégorie de desserte en transports publics ne joue pas de rôle à ce niveau, contrairement au discours politique émis lors de la votation de la Loi CO2²³. L'avis que les gens développent au sujet de cette mesure n'émane donc pas de la nécessité réelle d'utiliser la voiture mais plutôt à l'image qu'ils se font de cette nécessité selon leurs habitudes et leurs pratiques usuelles. La possession d'un permis ne joue pas de rôle non plus.

²³ « Non à la loi sur le CO2 de la gauche et aux deux initiatives agricoles extrêmes, oui à la loi contre le terrorisme et liberté de vote concernant la loi Covid-19 », 26 Mars 2021, Communiqué UDC

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Religion du canton	Protestant		
		Catholique	0.96	0.752
-	Langue du canton	Alémanique		
		Latin	0.54	0.000***
Territoires	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération		
		Commune urbaine d'une petite agglomération	1.08	0.69
		Commune périurbaine de forte et moyenne densité	0.90	0.596
		Commune périurbaine de faible densité	0.82	0.634
		Commune rurale en situation centrale et péri-phérique	0.94	0.809
		Commune d'un centre rural	0.83	0.630

Tableau 22: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence

Le Tableau 22 présente l'effet des caractéristiques du territoire sur l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation du prix de l'essence. La religion historique du canton ainsi que le type d'habitat n'ont aucun effet sur cette acceptabilité de façon significative, rejetant donc encore une fois que le type d'habitat aurait à lui seul un effet majeur sur le refus des lois pouvant décourager les individus à utiliser une automobile.

De plus, en ce qui concerne la langue du canton, nous remarquons que, contrairement à nos attentes, les latins seraient moins convaincus d'une augmentation du prix de l'essence. Ils se sentiraient donc plus lésés en cas d'intervention de l'état afin de modifier leurs habitudes de mobilité. Il serait intéressant de préciser que les cantons latins pratiquent généralement des taux d'imposition plus élevés – les habitants de ces cantons peuvent donc ressentir de façon plus importante cette charge supplémentaire.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS	Religion du canton	Protestant		
		Catholique	0.95	0.717
CONDITION	Langue du canton	Alémanique		
		Latin	0.59	0.000***
Territoires	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération		
		Commune urbaine d'une petite agglomération	0.69	0.095 •
		Commune périurbaine de forte et moyenne densité	1.11	0.578
		Commune périurbaine de faible densité	1.26	0.505
		Commune rurale en situation centrale et péri-phérique	1.05	0.846
		Commune d'un centre rural	1.20	0.612

Tableau 23: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions

Le Tableau 23 montre quant à lui les résultats de la régression multinomiale concernant l'effet des caractéristiques du territoire sur l'acceptabilité conditionnelle des mesures. Nous retrouvons le même effet chez les latins que ce soit de façon conditionnelle ou inconditionnelle. Le type d'habitat semble trop peu significatif pour être considéré pertinent (les personnes habitant les communes de petites agglomérations semblent moins soutenir cette mesure de façon conditionnelle).

Pour conclure, il semblerait que les personnes qui refusent l'augmentation du prix de l'essence soient les personnes à revenu faible, celles n'ayant pas continué leurs études après l'école obligatoire ou possédant une voiture, voire plusieurs au sein du ménage ainsi que se déplaçant plusieurs fois par jour. En ce qui concerne ceux qui montrent un soutien plus prononcé pour cette politique de mobilité, ils auraient poursuivi des études plus longues, seraient plus aisées, ou possèderaient un abonnement de transports publics. Le type d'habitat ne semble pas jouer un rôle significatif dans la formation de l'opinion publique au niveau de cette mesure.

4.2 AMÉLIORATION DU TRAFIC ROUTIER

La mesure visant l'augmentation de l'investissement dans les infrastructures routières afin d'améliorer le trafic a été analysée selon le même procédé. Les résultats de cette régression, dont notamment les critères de mesure de qualité, peuvent être retrouvés en détail dans l'**Annexe B2**.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Age	Entre 18 et 24 ans	1.03	0.937
		Entre 25 et 44 ans	1.51	0.041*
		Entre 45 et 64 ans		
	Genre	Plus de 65 ans	0.69	0.183
		Femme		
	Statut d'emploi	Homme	1.25	0.165
		Occupé		
	Niveau d'éducation	Inactif	0.92	0.741
		Primaire	0.89	0.663
		Secondaire		
Enfants	Tertiaire	0.62	0.009**	
	Non			
	Oui	0.97	0.893	
Revenu du ménage	Faible	1.11	0.620	
	Moyen			
		Elevé	1.04	0.849

Tableau 24: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières

Le Tableau 24 affiche les résultats de la régression multinomiale pour les caractéristiques socio-économiques concernant les personnes ayant répondu positivement et de façon inconditionnelle à cette question.

Il semblerait que le revenu du ménage ne joue aucun rôle dans l'acceptabilité de ces mesures, contrairement à celle visant l'augmentation du prix de l'essence. En effet, les coûts que cette politique de mobilité peut engendrer ne sont pas visibles de prime abord. Le revenu ne devrait donc pas être un frein à l'application de ces mesures.

Les jeunes actifs, quant à eux, ont plus tendance à soutenir l'investissement supplémentaire dans les infrastructures routières. Ils sembleraient donc moins attachés à l'équilibre trouvé jusqu'à maintenant au niveau de la répartition de dépense des taxes automobiles par rapport à la génération des 45 – 64 ans.

En ce qui concerne l'effet du niveau d'éducation, le fait d'arrêter les études après l'école obligatoire n'a pas d'effet significatif sur le soutien de cette mesure par rapport à une éducation secondaire. Ce serait plutôt un niveau d'éducation supérieur qui pousserait les

individus à moins soutenir cette mesure. Nous pouvons expliquer ce résultat de nouveau par une plus grande formation aux questions du dérèglement climatique – sujet qui est plus largement évoqué dans les niveaux d’éducation supérieurs.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDITIONS	Age	Entre 18 et 24 ans	0.71	0.376
		Entre 25 et 44 ans	1.03	0.907
		Entre 45 et 64 ans		
	Genre	Plus de 65 ans	0.49	0.034*
		Femme		
	Statut d’emploi	Homme	0.54	0.001**
		Occupé		
	Niveau d’éducation	Inactif	1.14	0.66
		Primaire	0.54	0.083
		Secondaire		
Enfants	Tertiaire	0.85	0.445	
	Non			
	Oui	1.26	0.301	
Revenu du ménage	Faible	0.97	0.900	
	Moyen			
		Elevé	0.93	0.780

Tableau 25: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l’investissement dans les infrastructures routières sous conditions

Le Tableau 25 concerne quant à lui ceux qui soutiennent cette mesure de façon conditionnelle. Ces conditions peuvent être liées aux types de routes dans lesquelles l’investissement pourrait être réalisé ou au degré de répartition des investissements dans les infrastructures routières par rapport aux infrastructures de transport public.

Au niveau de l’âge de l’individu, il semblerait qu’uniquement les nouveaux retraités aient tendance à moins soutenir cette mesure sous conditions. Leur opinion est donc assez prononcée en défaveur de cette ré-répartition des taxes automobiles, trouvant l’équilibre actuel largement suffisant.

Les hommes ont quant à eux moins tendance à soutenir cette mesure sous condition que les femmes. Ces dernières semblent donc ne pas être moins en faveur de cette mesure mais sont plus attachées à conditionner leur soutien.

Finalement, ni le revenu du ménage, ni le fait d’avoir d’enfants ni le niveau d’éducation ne semble avoir un effet significatif en ce qui concerne le soutien conditionnel des individus à cette mesure.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR - Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	1.09	0.631
	Contrainte temporelle	Non contraint		
		Contraint	0.83	0.257
	Dispersion spatial	Proche du domicile		
		Loin du domicile	1.16	0.406

Tableau 26: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR - Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	0.85	0.458
	Contrainte temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.03	0.897
	Dispersion spatial	Proche du domicile		
		Loin du domicile	1.06	0.779

Tableau 27: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières sous conditions

Les Tableaux 26 et 27 montrent que les profils rythmiques ne jouent en soi aucun rôle dans l'acceptabilité de cette mesure spécifique, que ce soit de façon conditionnelle ou non. Nous aurions pu s'attendre à ce que les personnes se déplaçant en heure de pointe soient plus demandant en matière d'investissements dans les routes afin de réduire la congestion pendant leurs déplacements. Ceci n'est pas le cas, probablement parce que les routes suisses restent de bonne qualité sans temps de congestion trop longs.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR - Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.40	0.000***
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	1.24	0.312
		Une voiture par personne et plus	1.49	0.296
	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	0.62	0.016*
	Possession permis	Oui		
		Non	0.96	0.951
	Possession d'une voiture	Oui		
		Non	0.63	0.027*
Catégorie de desserte en TP	Bonne	0.79	0.234	
	Mauvaise			
	Médiocre	0.65	0.084 •	

Tableau 28: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières

Le Tableau 28 concerne les effets de l’accessibilité et de la desserte sur le soutien au financement plus important des infrastructures routières.

Comme présumé, la possession d’une voiture est un paramètre significatif poussant ces individus à soutenir plus largement cette politique de mobilité comparé à ceux qui n’en possèdent pas. Ainsi, nous pouvons imaginer que le ménage qui paye des taxes automobiles est plus attaché à ce que l’argent soit davantage investi dans les infrastructures routières qu’il utilise que dans les autres modes de transport.

A nouveau, le permis de conduire ne semble pas être un paramètre significatif concernant la formation d’opinion au sujet de ces investissements car il est encore assez répandu dans la population âgée de plus de 18 ans, sans que pour autant l’automobile soit perçue par toutes et tous comme un objet nécessaire au quotidien.

La possession d’un abonnement de transports publics semble quant à lui jouer un rôle assez important dans le refus de l’augmentation des investissements dans les infrastructures routières : ces individus pourraient craindre une augmentation du coût de leurs abonnements ainsi qu’une dégradation de ces services. De plus, ils pourraient considérer que ces investissements ne sont pas justifiés aujourd’hui.

Finalement, la catégorie d’accès semble de nouveau ne pas jouer de rôle majeur dans l’opinion vis-à-vis de cette mesure - les personnes habitant des lieux avec une desserte en transports publics médiocre (catégorie E) soutiennent davantage cette mesure mais de façon peu significative.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDI- TIONS	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.57	0.065 •
		Moins d’une voiture pour deux		
		Moins d’une voiture par personne	0.63	0.068 •
		Une voiture par personne et plus	0.71	0.476
-	Possession d’un abonnement TP	Non		
		Oui	1.02	0.943
Accessibi- lité et des- serte	Possession permis	Oui		
		Non	1.06	0.942
	Possession d’une voiture	Oui		
		Non	0.66	0.095 •
Catégorie de desserte en TP	Bonne	0.72	0.162	
	Mauvaise Médiocre	0.70	0.233	

Tableau 29: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l’investissement dans les infrastructures routières sous conditions

Le Tableau 29 reprend les résultats de la régression pour les personnes soutenant la politique de mobilité étudiée uniquement sous conditions.

Le nombre de voitures par personne du ménage ayant un permis semble être en général peu significatif dans ce cas. La possession d'un abonnement agirait de façon que les individus qui n'en possèdent pas soient plutôt assez sûrs de refuser cette mesure par rapport à ceux qui en possèdent. La catégorie de desserte en transports publics ainsi que la possession de permis ne jouent pas de rôle. La possession d'une voiture semble favoriser l'acceptabilité de cette mesure même conditionnellement mais de façon peu significative. En général, les paramètres d'accessibilité et de desserte semblent donc avoir peu d'effet concernant le conditionnement du soutien des individus à cette mesure de mobilité.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Religion du canton	Protestant		
		Catholique	1.30	0.207
-	Langue du canton	Alémanique		
		Latin	0.71	0.051 •
Territoires	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande agglomération		
		Commune urbaine d'une agglomération moyenne	0.93	0.78
		Commune urbaine d'une petite agglomération	0.61	0.078 •
		Commune périurbaine	1.09	0.766
		Commune rurale en situation centrale	1.17	0.722
		Commune d'un centre rural et en périphérie	0.89	0.792

Tableau 30: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières

Le Tableau 30 visualise les résultats de la régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui soutiennent la mesure en fonction des caractéristiques de leur lieu de résidence.

De nouveau, il semblerait que la religion historique du canton de domicile n'a pas d'effet significatif sur l'opinion des habitants et des habitantes vis-à-vis de cette mesure de mobilité.

De plus, les latins soutiennent moins cette mesure de réinvestissement et semblerait donc être davantage d'accord avec la répartition courante des taxes automobiles entre modes de transport mais de façon peu significative.

En ce qui concerne le degré d'urbanisme, seuls les habitants et habitantes des communes urbaines de petites agglomérations soutiennent moins cette mesure mais de façon peu significative par rapport aux habitants et habitantes des grandes agglomérations. Ces personnes ont peut-être tendance à imaginer que ces investissements supplémentaires ne profiteront qu'aux habitants des grandes agglomérations.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDITION	Religion du canton	Protestant		
		Catholique	1.22	0.375
	Langue du canton	Alémanique		
		Latin	0.66	0.042*
- Territoires	Type d'habi- tat	Commune urbaine d'une grande agglomération		
		Commune urbaine d'une agglomération moyenne	0.92	0.782
		Commune urbaine d'une petite agglomération	0.50	0.039*
		Commune périurbaine	0.92	0.802
		Commune rurale en situation centrale	0.706	0.503
		Commune d'un centre rural et en périphérie	0.63	0.374

Tableau 31: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières sous conditions

Finalement, le Tableau 31 concerne les personnes qui ne soutiennent cette mesure que sous certaines conditions. Alors que la religion historique du canton de domicile n'a pas d'effet significatif, il semblerait que les Suisses allemands ont tendance à largement plus accepter cette mesure de façon conditionnelle. La même analyse que précédemment peut être dressée au niveau des habitants des communes urbaines des petites agglomérations qui acceptent aussi moins cette mesure de façon conditionnelle, cette fois de façon significative - leur avis à ce sujet semble donc être assez tranché et radical en défaveur.

En conclusion, concernant le rééquilibrage des dépenses provenant des taxes automobiles en faveur de ce mode, il semblerait que ce soient les personnes possédant une voiture qui soutiennent le plus massivement cette stratégie. En ce qui concerne ceux qui refusent cette mesure, ces individus sont majoritairement assez âgés, ayant atteint une éducation de niveau tertiaire ou ayant déjà un abonnement de transports publics. Les profils rythmiques ainsi que les caractéristiques du territoire dont le type d'habitat ne semblent pas avoir pas d'effet isolé sur la prise de position des individus concernant cette mesure de réinvestissement dans les infrastructures routières.

4.3 PROMOTION DES TRANSPORTS PUBLICS

La dernière mesure étudiée consiste à utiliser davantage de « recettes automobiles » afin de promouvoir et d'améliorer les réseaux de transports publics. La régression multinomiale réalisée reprend en compte tous les paramètres des 4 groupes. Les résultats de cette régression, dont les critères de mesure de qualité, peuvent être retrouvés en détail dans l'**Annexe B3**.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Age	Entre 18 et 24 ans	0.92	0.792
		Entre 25 et 44 ans	0.90	0.493
		Entre 45 et 64 ans		
		Plus de 65 ans	1.15	0.589
	Genre	Femme		
		Homme	0.77	0.060 •
	Statut d'emploi	Occupé		
		Inactif	1.33	0.197
	Niveau d'éducation	Primaire	1.51	0.108
		Secondaire		
Tertiaire		1.40	0.029*	
Enfants		Non		
Revenu du ménage	Oui	1.58	0.003**	
	Faible	0.90	0.538	
	Moyen			
		Elevé	0.94	0.745

Tableau 32: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics

Le Tableau 32 présente les résultats de la régression multinomiale au niveau des individus qui ont répondu être pour cette mesure de façon inconditionnelle en fonction des caractéristiques socio-économiques.

Tout d'abord, ni l'âge, ni le statut d'emploi, ni le revenu du ménage ne jouent apparemment de rôle à ce niveau.

Le genre possède quant à lui un effet peu significatif : il semblerait qu'en général, les femmes aient tendance à plus soutenir l'investissement dans les transports publics. Ceci peut être lié notamment aux questions de sécurité mais aussi pour des raisons de confort - les femmes devant plus souvent s'occuper des enfants pendant les trajets²⁴.

Le niveau d'éducation montre que les personnes ayant reçu une éducation tertiaire sont plus favorables aux transports publics et à un investissement accru dans ceux-ci.

Finalement, il semblerait que le fait d'avoir des enfants favoriserait un soutien à cette mesure. En effet, les personnes devant s'occuper des enfants se retrouvent souvent avec

²⁴ "Addressing Gender Disparities in Transportation", Ania McDonnell, 2019

plusieurs enfants pendant les trajets, et seraient donc plus demandant en matière de confort et de places assises lors des trajets. De plus, certains parents réclament un niveau de sécurité accru - n'ayant pas le temps de conduire leurs enfants à leurs activités scolaires et parascolaires. Finalement, devant à la fois jongler entre leurs obligations professionnelles et leurs obligations familiales, ils pourraient être plus favorables à une extension du réseau ainsi qu'à une augmentation des fréquences.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDITIONS	Age	Entre 18 et 24 ans	0.98	0.964
		Entre 25 et 44 ans	1.03	0.872
		Entre 45 et 64 ans		
	Genre	Plus de 65 ans	0.97	0.910
		Femme		
	Statut d'emploi	Homme	0.76	0.094 •
		Occupé		
	Niveau d'éducation	Inactif	1.07	0.792
		Primaire	1.16	0.640
		Secondaire		
Tertiaire		1.45	0.039*	
Enfants	Non			
	Oui	1.25	0.216	
Revenu du ménage	Faible	0.80	0.287	
	Moyen			
		Elevé	0.84	0.394

Tableau 33: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics sous conditions

Le Tableau 33 présente les résultats de la régression multinomiale concernant les caractéristiques socio-économiques et les personnes soutenant de façon conditionnelle ce financement accru des transports publics. Nous retrouvons le même effet au niveau du niveau d'éducation, montrant qu'une éducation tertiaire favoriserait à la fois un soutien conditionnel et inconditionnel à cette politique d'investissement. Toutes les autres caractéristiques ne semblent pas avoir d'effet sur la formation de l'opinion touchant au soutien conditionnel à cette mesure.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR - Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	0.80	0.148
	Contrainte temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.21	0.191
	Dispersion spatial	Proche du domicile		
Loin du domicile		0.85	0.245	

Tableau 34: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics

Le Tableau 34 concerne les résultats de la régression multinomiale au niveau des déplacements et des profils rythmiques. Comparées aux autres variables incluses dans le modèle, aucune des composantes principales des profils rythmiques ne semble avoir un effet significatif sur l'opinion des personnes en faveur de cette mesure.

POUR SOUS CONDITIONS	Paramètre	Variable	OR	p-value
Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	0.78	0.190
	Contrainte temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.40	0.049*
	Dispersion spatiale	Proche du domicile		
		Loin du domicile	1.00	0.985

Tableau 35: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont l'investissement dans les transports publics sous conditions

Contrairement aux personnes soutenant cette mesure, les personnes contraintes temporellement semblent être significativement favorables, uniquement sous condition.

Cela peut être dû à des inconforts lors de leurs voyages notamment à cause du grand nombre de personnes utilisant ces modes de transport à cette heure. Leur soutien pourrait donc être conditionné selon si cet investissement permet de désengorger les lignes de transports publics ou non pendant cet horaire. L'investissement dans les transports publics ne serait donc pas tant conditionné à des questions de distance mais plutôt à des éléments de contrainte, mettant ici en évidence l'importance de la fréquence des transports publics.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	1.52	0.221
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.85	0.315
-	Possession d'un abonnement TP	Une voiture par personne et plus	0.57	0.019*
		Non		
		Oui	2.03	0.001***
Accessibilité et desserte	Possession permis	Oui		
		Non	0.63	0.462
	Possession d'une voiture	Oui		
		Non	2.23	0.001**
Catégorie de desserte en TP	Bonne	1.02	0.929	
	Mauvaise			
		Médiocre	0.80	0.268

Tableau 36: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics

Le Tableau 36 visualise les résultats de la régression multinomiale pour les personnes soutenant cette politique de mobilité au niveau des caractéristiques d'accessibilité et de desserte aux différents modes de transport pris en compte dans cette étude.

Tout d'abord, il semblerait que seul le fait d'avoir une voiture disponible par personne du ménage soit significatif. Ceci pousserait les populations à refuser catégoriquement cette mesure, par rapport à ceux qui n'en possèdent pas. Nous pouvons imaginer que cela est dû à une représentation de la voiture comme moyen de transport unique et nécessaire pour eux. De plus, elles pourraient se sentir lésés, devant financer un mode de transport qu'elles n'utilisent pas.

Ensuite, nous pouvons remarquer l'existence d'une sorte de dichotomie entre ceux qui possèdent un abonnement, soutenant cette mesure, et ceux qui possèdent une voiture, la contestant. De la même manière que précédemment, les personnes possédant une voiture se sentent ainsi lésés si une plus grande partie des impôts directs ou indirects liées à leur usage se voit redirigé vers le financement de transports publics. Finalement, les personnes ayant un abonnement ont, non seulement une image plus positive de ce mode de transport, mais pourraient aussi estimer que leurs abonnements coutent très cher et que cette mesure aboutirait à une réduction du prix de ces forfaits.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.72	0.433
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	1.01	0.976
		Une voiture par personne et plus	0.67	0.179
CONDI-TIONS	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	1.27	0.345
		Oui		
		Non	0.66	0.603
Accessibi-lité et des-serte	Possession d'une voiture	Oui		
		Non	1.96	0.018*
		Bonne	0.96	0.828
		Mauvaise		
	Catégorie de desserte en TP	Médiocre	0.90	0.641

Tableau 37: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics sous conditions

En ce qui concerne les individus soutenant de façon conditionnelle cette mesure, étudié dans le Tableau 37, il semblerait qu'uniquement le fait de posséder une voiture reste significatif à ce niveau.

La possession d'un abonnement de transports publics, ainsi qu'une disponibilité permanente de la voiture ne semble pas avoir un effet sur l'acceptabilité conditionnelle de cette mesure, montrant que seule la possession d'une voiture reste un frein à l'acceptabilité d'une mesure promouvant les transports publics pour les personnes hésitantes.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR	Religion du canton	Protestant		
		Catholique	1.31	0.054 •
Territoires	Langue du canton	Alémanique		
		Latin	2.01	0.000***
-	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération		
		Commune urbaine d'une petite agglomération	0.60	0.009**
		Commune périurbaine de forte et moyenne densité	0.81	0.294
		Commune périurbaine de faible densité	1.10	0.805
		Commune rurale en situation centrale	0.78	0.353
		Commune d'un centre rural et en périphérie	1.47	0.280

Tableau 38: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics

Le Tableau 38 résume les résultats de la régression multinomiale en fonction des caractéristiques territoriales.

Tout d’abord, la religion historique du canton de domicile semble avoir un effet sur l’acceptabilité inconditionnelle de cette mesure mais de façon très peu significative : les personnes habitant des cantons historiquement catholiques sont plus aptes à soutenir cette mesure. Nous pouvons donc retrouver dans ce cas nos hypothèses initiales concernant le soutien plus important des catholiques à l’interventionnisme de l’État.

De plus, nous remarquons que la communauté linguistique semble avoir un effet sur l’acceptabilité de cette mesure. Nous pouvons imaginer que ceci est lié à la représentation différenciée des habitants du degré d’investissement dans les transports publics : alors que dans les régions alémaniques, les transports publics sont souvent cités comme étant très développés et performants, leurs habitants ne considèrent pas nécessaires d’augmenter l’investissement dans ces services. Inversement, même si la présence de gares pourrait augmenter le niveau de desserte en transports publics de la région tessinoise, elle reste très isolée géographiquement par rapport aux autres. Les tessinois pourraient donc soutenir davantage une augmentation des investissements dans les infrastructures de transports publics afin de créer de nouvelles lignes les reliant plus efficacement avec les autres régions suisses.

Enfin, il semblerait que les personnes habitant les communes urbaines des petites agglomérations aient tendance à moins soutenir cette mesure, peut-être de peur de voir ces investissements supplémentaires profiter plus aux grandes agglomérations qu’à leur lieu de résidence.

	Paramètre	Variable	OR	p-value
POUR SOUS CONDITION	Religion du canton	Protestant		
		Catholique	0.90	0.540
POUR SOUS CONDITION	Langue du canton	Alémanique		
		Latin	1.30	0.160
Territoires	Type d’habitat	Commune urbaine d’une grande et moyenne agglomération		
		Commune urbaine d’une petite agglomération	0.69	0.112
		Commune périurbaine de forte et moyenne densité	0.92	0.712
		Commune périurbaine de faible densité	1.34	0.501
		Commune rurale en situation centrale	0.95	0.866
		Commune d’un centre rural et en périphérie	1.65	0.218

Tableau 39: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l’investissement dans les transports publics sous conditions

Enfin, le Tableau 39 concerne les personnes soutenant cette mesure seulement sous certaines conditions et montre qu’aucune caractéristique territoriale n’y joue un rôle majeur.

Pour conclure, concernant l'augmentation de la part d'investissement dans les transports publics, les personnes qui soutiennent davantage cette mesure sont celles qui ont poursuivi des études supérieures, qui ont des enfants, ou qui possèdent un abonnement aux transports publics. Les personnes qui refusent ce rééquilibrage des dépenses des taxes automobiles en faveur des transports publics sont plutôt les hommes, possédant et ayant accès constamment à une voiture, ou habitant les régions alémaniques de la Suisse.

4.4 RÉCAPITULATIF DES PARAMÈTRES SIGNIFICATIFS

Un récapitulatif en forme de tableaux des paramètres ayant un effet considérable sera dressé dans cette sous partie. Ils serviront comme feuille de route par la suite. Les effets positifs sur l'opinion des individus en ce qui concerne les différentes politiques de mobilité étudiées tout au long de cette partie sont indiqués avec des (+ ou ++), alors que les effets négatifs sont indiqués avec des (- ou --).

<i>Catégorie</i>	Paramètre	Modalité	Effet
<i>Socio-économiques</i>	Age	Entre 18 et 24 ans	-
		Entre 25 et 44 ans	-
		Entre 45 et 64 ans	
	Niveau d'éducation	Secondaire	
		Tertiaire	+
	Revenu du ménage	Faible	-
Moyen			
Elevé		+	
<i>Profils rythmiques</i>	Complexité	Peu complexe	
		Complexe	-
<i>Accessibilité et desserte</i>	Nombre de voiture par personne du ménage	Pas de voiture	++
		Moins d'une voiture pour deux	
		Moins d'une voiture par personne	-
		Une voiture par personne et plus	--
	Possession d'une voiture	Oui	
	Non	+	
<i>Territoires</i>	Langue du canton	Alémanique	
		Latin	-

Tableau 40: Tableau récapitulatif des paramètres significatifs pour l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation du prix de l'essence

<i>Catégorie</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Modalité</i>	<i>Effet</i>
<i>Socio-économiques</i>	Age	Entre 25 et 44 ans	+
		Entre 45 et 64 ans	
<i>Accessibilité et desserte</i>	Niveau d'éducation	Secondaire	
		Tertiaire	-
	Nombre de voiture par personne du ménage	Pas de voiture	--
		Moins d'une voiture pour deux	
	Possession d'un abonnement TPs	Non	
		Oui	-
Possession d'une voiture	Oui		
	Non	+	

Tableau 41: Tableau récapitulatif des paramètres significatifs pour l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation de l'investissement dans les infrastructures routières

<i>Catégorie</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Modalité</i>	<i>Effet</i>
<i>Socio-économique</i>	Niveau d'éducation	Secondaire	
		Tertiaire	+
<i>Accessibilité et desserte</i>	Enfant	Non	
		Oui	+
	Nombre de voiture par personne du ménage	Moins d'une voiture pour deux	
		Une voiture par personne et plus	-
	Possession d'un abonnement TPs	Non	
		Oui	++
Possession d'une voiture	Oui		
	Non	++	
<i>Territoires</i>	Langue du canton	Alémanique	
		Latin	++

Tableau 42: Tableau récapitulatif des paramètres significatifs pour l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation de l'investissement dans les transports publics

Une comparaison du contenu de ces tableaux dévoile que l'opinion des individus en matière de politiques de mobilité est donc affectée par des paramètres différents selon le type de mesures concernées. En effet, uniquement deux paramètres pèsent sur le soutien des individus aux trois mesures abordées : d'abord, la possession d'une voiture favoriserait toujours un soutien aux mesures améliorant le réseau routier et un refus des mesures

avantageant les autres modes de transport. De plus, un niveau d'éducation supérieur favoriserait toujours un report modal et un abandon de la voiture. Le revenu, critère majeur dans le refus d'une augmentation des coûts de déplacement en automobile, ne semble pas avoir d'effet au niveau des autres mesures, et ne jouerait de rôle que lors de mesures contraignantes. D'autre part, la possession d'un abonnement est un paramètre important au niveau du choix de la proportion d'investissements entre les infrastructures routières et les transports communs. Finalement, le Röstli-Graben reste une séparation visible au niveau de l'image partagée de la qualité des transports publics entre les régions alémaniques et latines. Ces différences peuvent d'ailleurs expliquer les résultats des votations au-delà d'un clivage urbain et rural, sans pour autant le nier complètement. Nous essayerons donc par la suite d'expliquer ces différences d'acceptabilités selon ces paramètres mêmes.

5 INTERACTIONS ENTRE VOTATIONS ET PARAMÈTRES SIGNIFICATIFS

Au fil de cette partie, nous nous intéresserons à l'analyse des différences de vote les plus marquantes entre les types de communes, afin de mieux comprendre les mécanismes derrière ces contrastes – le but étant d'expliquer de façon plus minutieuse le clivage entre urbains et ruraux, qui apparaît parfois dans les résultats des votations. Pour ce faire, nous reproduirons des régressions binomiales en ne prenant en compte, cette fois, que les habitants des deux types de territoires ayant les résultats les plus fortement opposés. Enfin, nous nous basons que sur les modalités significatives issues des régressions de la partie 4.

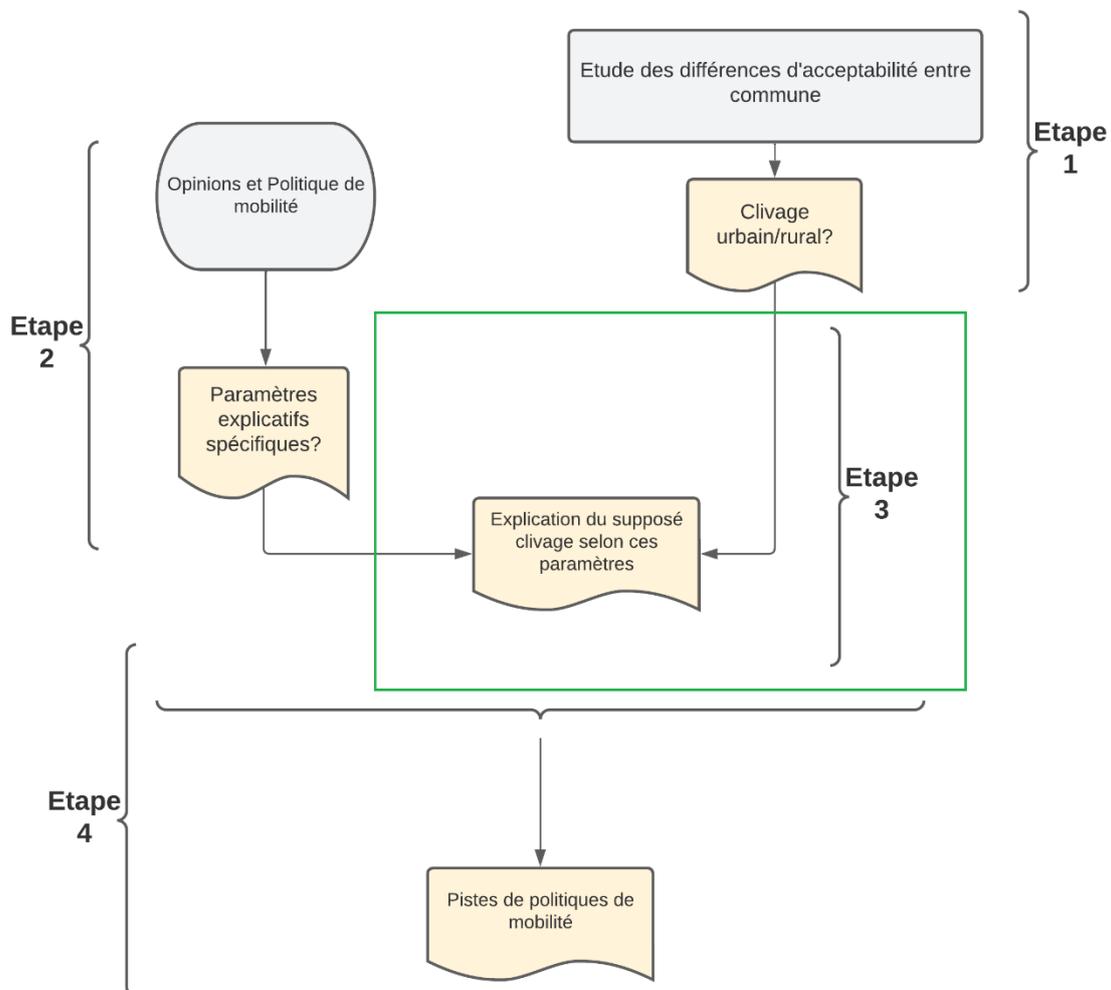


Schéma 10 : Avancement dans l'analyse - Troisième étape

Tout d’abord, concernant les votations anti-voiture, des similitudes peuvent être dressées entre la loi CO2 et la mesure visant l’augmentation du prix de l’essence. Nous étudierons ainsi les différences de vote qui nous semble curieuses ou très prononcées entre deux types de commune.

Votations	Type de commune	Commune urbaine d'une grande agglomération	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	Commune périurbaine de forte densité	Commune périurbaine de moyenne densité	Commune périurbaine de faible densité	Commune d'un centre rural	Commune rurale en situation centrale	Commune rurale périphérique
Loi CO2 16.06.2021 (tout: 48.4%)		11.70%	4.10%	-4.14%	-3.25%	-5.96%	-9.60%	-7.64%	-13.90%	-13.38%

Tableau 43 : Résultats de la votation « Loi Co2 » selon le type d'habitat

Selon le Tableau 43, nous choisirons d’étudier les différences de votes entre :

- Les habitants des communes urbaines d’une petite ou hors agglomérations et les habitants des communes périurbaines de forte densité
- Les habitants des communes périurbaines de faible densité et les habitants des communes des centres ruraux
- Les habitants des communes des centres ruraux et les communes rurales en situation centrale

Catégorie	Paramètres significatifs
Socio-économique	Age, Niveau d’éducation, Revenu du ménage
Profil Rythmique	Complexité
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne ayant un permis de conduire dans le ménage, Possession d’une voiture, Possession d’un abonnement de transports publics
Territoire	Communauté linguistique du canton

Tableau 44 : Paramètres significatifs pour la question de l'augmentation du prix de l'essence

Le Tableau 44 résume les paramètres significatifs selon la régression multinomiale concernant l’augmentation du prix de l’essence présenté dans la partie 4.1 et qui seront pris en compte pour la régression binomiale suivante.

Concernant les votations pro-voiture, nous choisissons d’examiner les différences d’acceptabilité entre types de communes lors de la votation vache à lait - loi similaire à la question liée au réinvestissement des recettes automobiles dans les infrastructures routières.

Votations	Type de commune	Commune urbaine d'une grande agglomération	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	Commune périurbaine de forte densité	Commune périurbaine de moyenne densité	Commune périurbaine de faible densité	Commune d'un centre rural	Commune rurale en situation centrale	Commune rurale périphérique
Vache à lait 05.06.2016 (oui: 29.2%)		-4,27%	-1,08%	1,55%	2,99%	3,28%	3,41%	1,90%	5,43%	2,85%

Tableau 45 : Résultats de la votation « Vache à lait » selon le type d'habitat

Selon le Tableau 45, nous étudierons les différences de votes entre :

- Les habitants des communes urbaines de grandes agglomérations et les habitants des communes urbaines des agglomérations moyennes
- Les habitants des communes urbaines de petites ou hors agglomérations et les habitants des communes périurbaines de forte densité
- Les habitants des communes des centres ruraux et les communes rurales en situation centrale

Catégorie

Paramètres significatifs

Socio-économique

Age, Niveau d'éducation, Genre

Profil Rythmique

-

Accessibilité et desserte

Nombre de voiture par personne ayant un permis de conduire dans le ménage, Possession d'une voiture, Possession d'un abonnement de transports publics

Territoire

Communauté linguistique du canton

Tableau 46: Paramètres significatifs pour le financement des investissements dans les infrastructures routières

Le Tableau 46 résume les paramètres significatifs concernant l'accroissement du financement dans les infrastructures routières selon la régression multinomiale de la partie 4.2, qui seront utilisées pour les régressions binomiales conséquentes.

Finalement, concernant les votations pro transports publics, la loi « Pour les transports publics » inclut la question d'augmenter l'investissement des recettes automobiles dans les transports publics.

Votations	Type de commune	Commune urbaine d'une grande agglomération	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	Commune périurbaine de forte densité	Commune périurbaine de moyenne densité	Commune périurbaine de faible densité	Commune d'un centre rural	Commune rurale en situation centrale	Commune rurale périphérique
Fonds FTP 29.11.1998 (oui: 63.5%)		7,42%	2,16%	-2,01%	-3,64%	-4,11%	-8,01%	-4,66%	-14,53%	-3,16%

Tableau 47: Résultats de la votation « Pour les transports publics » selon le type d'habitat

Les différences de votes à étudier selon le Tableau 47 sont entre :

- Les habitants des communes urbaines d'agglomérations moyennes, et les habitants des communes urbaines des petites ou hors agglomérations

- Les habitants des communes des centres ruraux et les habitants des communes rurales en situation centrale

Catégorie	Paramètres significatifs
Socio-économique	Niveau d'éducation, Enfants
Profil Rythmique	Contrainte Temporelle
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne ayant un permis de conduire dans le ménage, Possession d'une voiture, Possession d'un abonnement de transports publics
Territoire	Communauté linguistique du canton

Tableau 48: Paramètres significatifs pour le financement des investissements dans les infrastructures de transport public

Le Tableau 48 reprend les sept paramètres significatifs concernant l'accroissement de l'investissement dans les infrastructures de transport publics, qui seront utilisés par la suite.

5.1 VOTATION ANTI-VOITURE

Selon les résultats de la votation de la loi CO2 présentés dans le Tableau 43, nous savons que les communes périurbaines de forte densité ont voté plus en faveur de la loi CO2 que les habitants des communes urbaines des petites agglomérations. Le Tableau 49 présente les résultats de la régression binomiale réalisée en prenant en compte les habitants refusant toute augmentation du prix de l'essence. On y compare les habitants des petites agglomérations (en référence) aux habitants des communes périurbaines.

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.95	0.918
		Entre 25 et 44 ans	1.04	0.899
		Entre 45 et 64 ans		
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.88	0.736
		Primaire	1.96	0.088 •
		Secondaire		
	Revenu	Tertiaire	1.08	0.771
		Faible	0.68	0.196
		Moyen		
	Profils Rythmiques	Complexité	Elevé	0.74
Peu complexe				
Complexe			1.16	0.599
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	2.70	0.149
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	1.03	0.925
		Une voiture par personne et plus	1.99	0.035*
	Possession d'une voiture	Oui		
	Non	0.98	0.961	
Territoire	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	1.13	0.727
		Alémanique		
	Langue Canton	Latin	0.71	0.199

Tableau 49: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants refusant l'augmentation de l'essence des communes des petites agglomérations par rapport à ceux des communes périurbaines de faible densité

Très peu de variables s'avèrent ici significatives. Finalement, c'est principalement le niveau d'éducation et la disponibilité constante d'un véhicule qui freinent l'acceptation d'une telle loi. En effet, les habitants des petites communes ont plus souvent une voiture à leur disposition. Ils arrêteraient aussi plus souvent les études après l'école obligatoire.

Ensuite, nous avons observé que les habitants des communes périurbaines de faible densité ont moins soutenu cette mesure que les habitants des communes des centres ruraux. Dans la prochaine régression binomiale, les habitants des centres ruraux sont pris comme référence.

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio-économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	1.73	0.440
		Entre 25 et 44 ans	1.25	0.623
		Entre 45 et 64 ans		
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	1.70	0.433
		Primaire	1.24	0.742
		Secondaire		
		Tertiaire	0.83	0.670
	Revenu	Faible	0.92	0.864
		Moyen		
		Elevé	0.86	0.790
Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	2.91	0.038*
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.00	0.981
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	2.01	0.157
	Possession d'une voiture	Une voiture par personne et plus	1.86	0.359
		Oui		
		Non	0.75	0.662
Possession d'un abonnement TP	Non			
	Oui	1.11	0.895	
Territoire	Langue Canton	Alémanique		
		Latin	1.22	0.538

Tableau 50: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants refusant l'augmentation de l'essence des communes périurbaines de faible densité par rapport à ceux des centres ruraux

Les habitants des communes périurbaines se déplacent quotidiennement de façon plus complexe que les habitants des communes des centres ruraux. En effet, contrairement aux communes périurbaines de faible densité, les centres ruraux concentrent un nombre important d'emploi de proximité. Cette caractéristique pourrait donc expliquer ce soutien moindre chez les habitants des communes périurbaines. Ainsi, plus le rythme quotidien est complexe, moins les individus ont tendance à supporter des lois visant à augmenter le prix de l'essence.

Enfin, les habitants des communes rurales en situation centrale ont moins soutenu la loi CO2 que les habitants des centres ruraux et ceci de façon très significative. La régression binomiale, dont les résultats sont présentés dans le Tableau 51, a pour référence les habitants des centres ruraux refusant toute augmentation du prix de l'essence.

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio-économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	1.05	0.944
		Entre 25 et 44 ans	0.67	0.315
		Entre 45 et 64 ans		
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.75	0.642
		Primaire	1.74	0.333
		Secondaire		
		Tertiaire	0.97	0.943
	Revenu	Faible	1.09	0.834
		Moyen		
		Elevé	1.32	0.565
Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe		
		Complexe	3.91	0.004**
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.00	0.978
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.73	0.434
		Une voiture par personne et plus	1.13	0.824
	Possession d'une voiture	Oui		
	Non	1.57	0.418	
	Possession d'un abonnement TP	Non		
	Oui	0.94	0.923	
Territoire	Langue Canton	Alémanique		
		Latin	1.017	0.969

Tableau 51: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants refusant l'augmentation de l'essence des communes rurales en situation centrale et ceux des centres ruraux

Les habitants des communes en situation centrale ont un rythme quotidien de déplacement plus complexe que ceux des centres ruraux notamment à cause d'une concentration d'emploi plus conséquente dans ces derniers. Ce critère a donc joué le plus grand rôle dans cette différence de vote.

Il semblerait donc que les différences dans la complexité des déplacements ainsi que le pourcentage de personne possédant une voiture peuvent expliquer de façon plus convaincante ces différences de soutien à la loi CO2 –ces critères doivent donc être pris en compte lors de la réflexion sur la nouvelle loi de mobilité afin de remédier à ces écarts d'appui.

5.2 VOTATION PRO-VOITURE

Le rééquilibrage de la dépense des taxes automobiles en faveur des infrastructures routières a été largement refusé lors de la loi Avanti en 2016. Ceci n'est pas le cas dans notre échantillon, où la majorité des individus disent vouloir plus d'investissement dans les infrastructures routières. Ce sont donc les individus soutenant cet investissement accru qui ont été considérés dans les prochaines régressions binomiales.

Tout d'abord, les habitants des communes des agglomérations moyennes ont soutenu la loi Avanti de façon plus prononcée que les habitants des grandes agglomérations. Ces derniers ont été considérés comme la référence dans la loi binomiale, dont les résultats sont présentés dans le Tableau 52 :

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio-économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.89	0.604
		Entre 25 et 44 ans	1.22	0.144
		Entre 45 et 64 ans		
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.92	0.583
		Primaire	0.516	0.024*
		Secondaire		
		Tertiaire	1.49	0.001**
Genre	Femme			
	Homme	1.09	0.457	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	1.32	0.219
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.74	0.027*
	Possession d'une voiture	Une voiture par personne et plus	0.67	0.096 •
		Oui		
		Non	1.08	0.653
Territoire	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	1.82	0.000***
	Langue Canton	Alémanique		
Latin		1.53	0.192	

Tableau 52: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les infrastructures routières des communes urbaines des grandes agglomérations et ceux de agglomérations moyennes

Il semblerait tout d'abord que les habitants des communes des grandes agglomérations entreprennent des études plus longues. En effet, les universités sont généralement concentrées dans ces grandes agglomérations. De plus, les habitants des communes des agglomérations moyennes ont tendance à posséder un plus grand nombre de voiture par

personne dans le ménage – un deuxième facteur important. Ceci peut être dû à la plus grande rareté des places de stationnement disponibles dans ces grandes agglomérations, généralement plus denses. Finalement, les habitants des grandes agglomérations possèdent plus souvent un abonnement de transports publics. Ces trois facteurs peuvent expliquer ce soutien largement plus massif chez les habitants des communes urbaines des grandes agglomérations.

D'autre part, les habitants des communes périurbaines de forte densité ont soutenu davantage la loi Avanti comparés aux habitants des petites agglomérations. Les citoyens ayant soutenu une augmentation de l'investissement dans les infrastructures routières des petites agglomérations sont considérés comme la référence pour la régression binomiale suivante :

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio-économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.98	0.947
		Entre 25 et 44 ans	0.86	0.466
		Entre 45 et 64 ans		
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.94	0.808
		Primaire	0.67	0.073 •
		Secondaire		
		Tertiaire	0.97	0.888
	Genre	Femme		
Homme		1.00	0.992	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	2.40	0.130
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.84	0.365
	Possession d'une voiture	Une voiture par personne et plus	1.06	0.858
		Oui		
		Non	1.23	0.445
Territoire	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	0.60	0.047
	Langue Canton	Alémanique		
Latin		0.86	0.431	

Tableau 53: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les infrastructures routières des communes urbaines des petites agglomérations et ceux des communes périurbaines de forte densité

Il semblerait que le seul facteur pouvant expliquer cette petite différence réside dans le nombre de personnes n'ayant pas continué les études après l'école obligatoire. En effet, les communes périurbaines de forte densité abritent moins de personnes qui ont interrompu leurs éducations au niveau primaire. Les communes des petites agglomérations abritent

probablement plus d'emplois ne nécessitant pas de longues études notamment au niveau des emplois du secteur tertiaire, ce qui expliquerait ce constat.

Finalement, nous savons d'après le Tableau 47, que les habitants des communes rurales en situation centrale ont étonnamment soutenu davantage cette loi que ceux des centres ruraux. La modalité de référence au niveau du type d'habitat pour la régression binomial suivante sont les habitants des communes rurales en situation centrale.

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio-économiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.93	0.870
		Entre 25 et 44 ans	1.09	0.800
		Entre 45 et 64 ans		
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.75	0.460
		Primaire	0.90	0.806
		Secondaire		
		Tertiaire	1.20	0.526
Genre	Femme			
	Homme	0.96	0.869	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	3.35	0.015*
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	0.79	0.431
		Une voiture par personne et plus	1.14	0.758
	Possession d'une voiture	Oui		
		Non	0.71	0.431
	Possession d'un abonnement TP	Non		
	Oui	0.82	0.657	
Territoire	Langue Canton	Alémanique		
		Latin	2.34	0.006**

Tableau 54: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les infrastructures routières des centres ruraux et ceux des communes rurales en situation centrale

Les habitants des centres ruraux ont largement plus tendance à délaissé la voiture, paramètre important au niveau de l'opinion des individus concernant l'investissement dans les infrastructures routières. Ne devant pas se déplacer sur des longues distances au vu de la proximité des emplois et des services, beaucoup d'habitants de ces communes renoncent alors à acheter une voiture. De plus, la grande majorité des centres ruraux se concentrent au niveau des Alpes et du canton tessinois.

En termes d'optimisation des infrastructures routières, le niveau d'éducation ainsi que la disponibilité de la voiture semblent être cruciaux afin de s'assurer un soutien partagé à ces mesures au-delà des divisions territoriales.

5.3 VOTATION PRO-TPS

Finalement, nous nous intéresserons à la mesure visant une augmentation des investissements dans les transports publics provenant notamment des taxes automobiles récoltées. Une loi visant à créer un fond permanent allant dans cette direction a été votée et acceptée en 2017 : c'est la loi « Pour les transports publics ». Cette volonté de promouvoir davantage ce mode de transports est largement majoritaire au sein de notre échantillon avec 68% des enquêtés soutenant sans condition une telle mesure en 2015. Ce sont donc les individus soutenant cette mesure qui ont été considérés dans les prochaines régressions binomiales.

Les habitants des petites agglomérations ont largement moins voté en faveur de la loi « Pour les transports publics » comparés aux habitants des moyennes agglomérations. Dans la régression binomiale, dont les résultats sont présentés dans le Tableau 55, ces derniers sont considérés comme référence.

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio économiques	Niveau d'éducation	Primaire	1.64	0.056 •
		Secondaire		
		Tertiaire	0.87	0.421
	Enfants	Non		
		Oui	1.24	0.192
Profils Rythmiques	Contrainte Temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.18	0.327
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.73	0.307
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	1.43	0.062 •
		Une voiture par personne et plus	0.95	0.884
	Possession d'une voiture	Oui		
	Non	1.42	0.107	
	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	0.96	0.843
Territoire	Langue Canton	Alémanique		
		Latin	0.56	0.001**

Tableau 55: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les transports publics des communes urbaines des agglomérations moyennes et ceux des petites agglomérations

Les communes urbaines des petites agglomérations abritent plus de personnes ayant arrêté les études après l'école obligatoire. Cette remarque vient confirmer les résultats de la régression binomiale du Tableau 53. De plus, les habitants des petites agglomérations sont moins nombreux à posséder entre une voiture pour deux personnes et une voiture par personne au niveau du ménage. Finalement, les agglomérations de petite taille sont majoritairement du côté alémanique.

D'autre part, les habitants des communes rurales en situation centrale ont moins soutenu le fonds devant être instauré par la loi comparé aux habitants des centres ruraux. Pour la régression binomiale suivante (Tableau 56), les habitants soutenant une mesure augmentant les investissements dans les transports publics des communes rurales en situation centrale sont considérés comme individus de référence.

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	p-value
Socio-économiques	Niveau d'éducation	Primaire	0.59	0.385
		Secondaire		
		Tertiaire	1.40	0.387
	Enfants	Non		
		Oui	0.69	0.304
Profils Rythmiques	Contrainte Temporelle	Non contraint		
		Contraint	1.06	0.868
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	3.22	0.243
		Moins d'une voiture pour deux		
		Moins d'une voiture par personne	2.19	0.044*
		Une voiture par personne et plus	0.75	0.659
	Possession d'une voiture	Oui		
		Non	0.81	0.700
	Possession d'un abonnement TP	Non		
		Oui	1.52	0.380
Territoire	Langue Canton	Alémanique		
		Latin	1.52	0.138

Tableau 56: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les transports publics des centres ruraux et ceux des communes rurales en situation centrale

Afin d'expliquer cette différence d'acceptabilité, nous remarquons que les individus soutenant cette mesure dans les centres ruraux sont plus nombreux à posséder entre une voiture par personne du ménage et une voiture pour deux personnes du ménage. Cet argument ne nous permet pas d'expliquer cette différence de vote majeure entre ces habitants.

Répartition des diplômés post-maturité, complexité des déplacements et disponibilité d'une voiture individuelle semblent alors pouvoir expliquer les différences de soutien au sein de la population lorsque l'on compare les structures territoriales résidentielles. Ces critères semblent donc être déterminants pour comprendre les différences d'acceptabilité, en dépassant l'usuel clivage urbain/rural.

Cette partie vient donc confirmer que ce ne sont pas les fractures territoriales en soi qui sont à l'origine de ces contrastes d'acceptabilité mais plutôt les différences en termes de modes de vie notamment d'habitudes, de niveau d'éducation et de complexité des déplacements. Nous devons maintenant nous demander quelles mesures doivent être engagées afin de changer le rapport des populations vis-à-vis des politiques de transports.

6 APPROFONDISSEMENT DES RAISONS DE REFUS DU REPORT MODAL

Afin d'élaborer des pistes de politiques de mobilité pouvant remplacer la loi CO2, il nous faut aborder la question du refus de la population de cette mesure avec une autre perspective. Au-delà des facteurs explicatifs formulés dans les sections précédentes, quelles autres mesures la population Suisse serait-elle plus apte à accepter ? Quelles conditions déterminent le soutien partiel d'un individu pour telle ou telle mesure ?

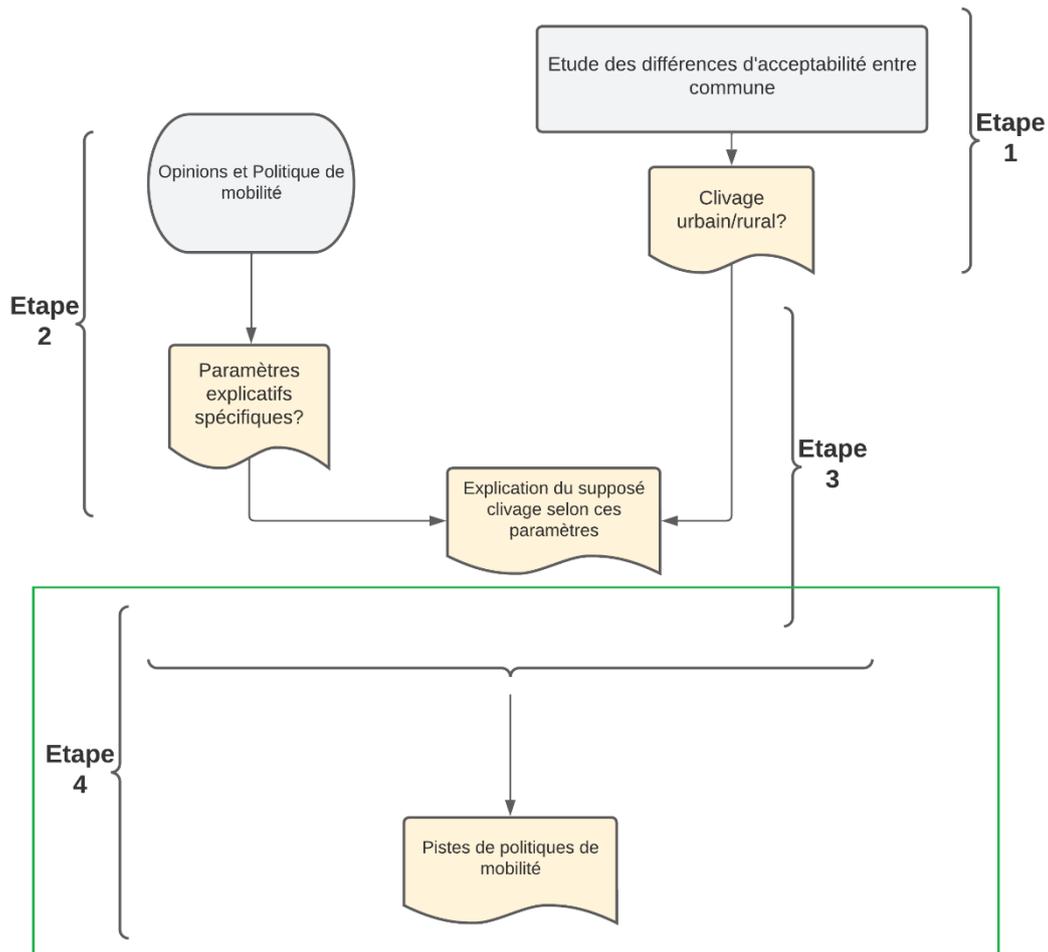


Schéma 11: Avancement dans l'analyse - Quatrième étape

Nous commencerons à étudier quelle mesure proposée par le microrecensement de 2015 reçoit le plus de soutien au sein de la population Suisse lors de la réalisation de cette enquête. De plus, nous pourrions estimer si le rejet de cette augmentation du prix de l'essence provient d'un refus de tout changement d'habitude ou d'un refus de la méthode considérée pour favoriser un report modal.

D'autre part, la volonté d'augmenter l'investissement dans les transports publics pourrait être motivé par plusieurs raisons : une volonté de plus de sécurité lors des déplacements à bord de ce mode de transport, un meilleur service ou une volonté d'avoir accès à des billets moins coûteux. Il nous faut aussi essayer de comprendre pourquoi certains individus refusent d'utiliser ce mode de transport – notamment en faisant le lien entre ce refus et les différents motifs d'investissements dans les transports publics.

6.1 ACCEPTABILITÉS DES MESURES ALTERNATIVES

Outre l'augmentation du prix de l'essence afin de financer les coûts financiers et environnementaux de nos déplacements, le microrecensement de 2015 questionnait l'opinion à propos de l'élargissement d'autres mesures déjà mises en place en Suisse comme : l'introduction de nouvelles taxes de franchissement au niveau des tunnels, l'augmentation des frais de stationnement dans les centres urbains, et l'augmentation du prix de la vignette automobile. Ce questionnaire proposait aussi la mise en œuvre de mesures innovantes comme l'introduction d'une taxe d'entrée en voiture et en moto dans les centres urbains en heure de pointe, ainsi que l'introduction dans les transports publics de prix échelonnés en fonction de l'heure de la journée.

Par la suite, nous nous focaliserons sur 3 mesures distinctes :

Tout d'abord, l'introduction d'une taxe d'entrée en heure de pointe dans les centres urbains pourrait voir le jour en Suisse. Déjà introduite dans plusieurs pays, notamment en Suède, la loi Suisse n'autorise pas encore ce genre de mesures - ceci pourrait changer si la loi du Conseil fédérale mise en consultation en 2021 est acceptée²⁵. Cette loi permettrait au canton d'instaurer ce type de péage au niveau des entrées des villes en prenant en compte les heures de pointe. Les taxes de péage urbain de Göteborg et de Stockholm, par exemple, fonctionnent les jours ouvrables de 6 h 30 à 18 h 29. Il n'y a pas de péage les week-end et jours fériés et veilles de jour férié ainsi que durant le mois de juillet. Le montant varie en fonction de l'horaire entre 1,20 à 3,60 francs environ. Ce modèle a d'ailleurs été utilisé comme référence pour une expérimentation autorisée par la confédération au niveau du canton de Zoug. Ce test instaurait des niveaux de tarifs kilométriques différents selon l'heure pour le trafic individuel. Le volume de trafic aux heures de pointe a pu être réduit de 9 à 12 % pour le trafic individuel²⁶. Mais, cette mesure ne crée pas non plus une réaction unanime. Alors que les organisations environnementales y voient une façon de contraindre davantage les utilisateurs des transports individuels motorisés à utiliser les transports publics, d'autres la perçoivent comme injuste. En effet, selon eux, « peu de gens ont un réel contrôle sur leurs horaires de travail et c'est une fois encore les travailleurs et travailleuses qu'on punit »²⁷. En ce qui concerne son acceptabilité, un sondage réalisé par McKinsey montre que la population Suisse est équitablement divisée à ce sujet. Cette étude dévoile aussi qu'il existe le même supposé gradient d'acceptabilité selon le degré d'urbanisme de la commune d'origine : une légère majorité positive de 52% dans

²⁵ « Un projet de loi pour taxer davantage la mobilité aux heures de pointe », RTS, 5 Février 2021

²⁶ « Des projets pilotes visant à taxer la mobilité bientôt possibles », Espazium, Février 2021

²⁷ « Taxer les déplacements aux heures de pointe? », TCS, Mars 2021

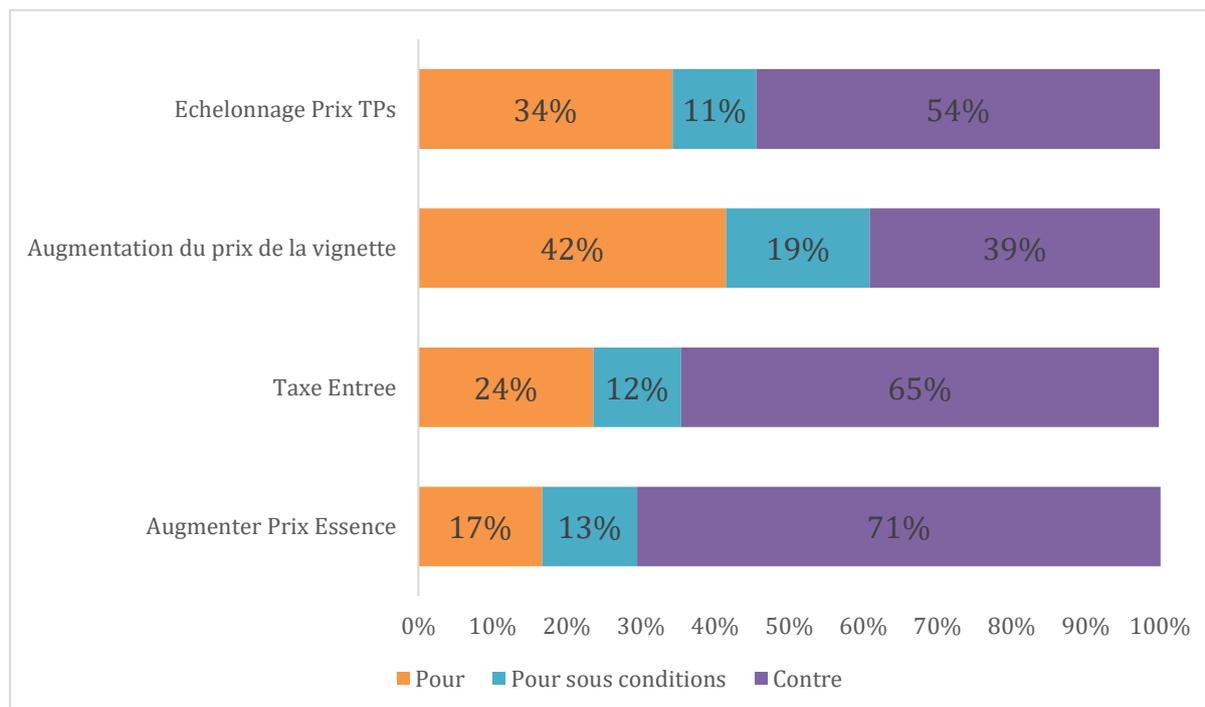
les grandes agglomérations et de 54% dans les villes de taille moyenne soutient cette mesure, alors que 57% de la population des régions périphériques y est opposée²⁸.

Ensuite, la deuxième mesure envisagée lors de notre étude est l'augmentation du prix de la vignette automobile. Ne nécessitant pas autant de travail législatif que pour la mesure précédente, cette politique de mobilité s'apparente à celle de l'augmentation du prix de l'essence mais vise davantage ceux qui se déplacent par l'autoroute sans afficher l'objectif clair d'un report modal. Pour rappel, la loi LVA visant à augmenter le prix de la vignette à 100 francs a été clairement rejetée par la population Suisse en 2013, alors que les recettes supplémentaires récoltées grâce à cette augmentation auraient servi à financer aussi des investissements dans les infrastructures routières.

Finalement, la dernière mesure étudiée dans cette sous partie consiste à l'échelonnage du prix d'un trajet en transport publics selon l'heure. Cette mesure vise notamment à diminuer les pics de fréquentation des transports publics pendant les heures de pointe afin de rendre leur utilisation plus confortable. Ceci pourrait engendrer un report modal vers ce mode de transport, surtout pour les personnes ayant des difficultés à trouver une place assise lors de leurs trajets, ou à avoir un minimum d'espace quand ils sont debout. Cette mesure a été testée en même temps à Zoug : le volume de trafic aux heures de pointe a pu être réduit de 5 à 9 % pour les transports publics. A Copenhague, au Danemark, les prix des trajets sont réduits entre 25 et 40% s'ils sont hors heures de pointe, levier donc conséquent pour pousser les gens à voyager pendant les heures creuses. De plus, à Santiago du Chili, trois tarifs selon l'horaire ont été établis : heures de pointe, hors heure de pointe, basse demande. Le coût des trajets est réduit de 10.81% pendant les périodes hors heures de pointe et de 17.57% pendant les périodes de basse demande. Cette mesure a connu un succès au niveau de la fréquentation des bus et des métros de la ville, avec une diminution d'utilisation en heure de pointe²⁹ de 3,5 à 8% en fonction des lignes.

²⁸ « Le péage urbain divise la Suisse en deux », McKinsey Center for Future Mobility, Avril 2021

²⁹ "TARIFICATION #3: HOW TO MANAGE PEAKS AND FALLS IN TRANSPORT DEMAND?", Systra Group, 2019



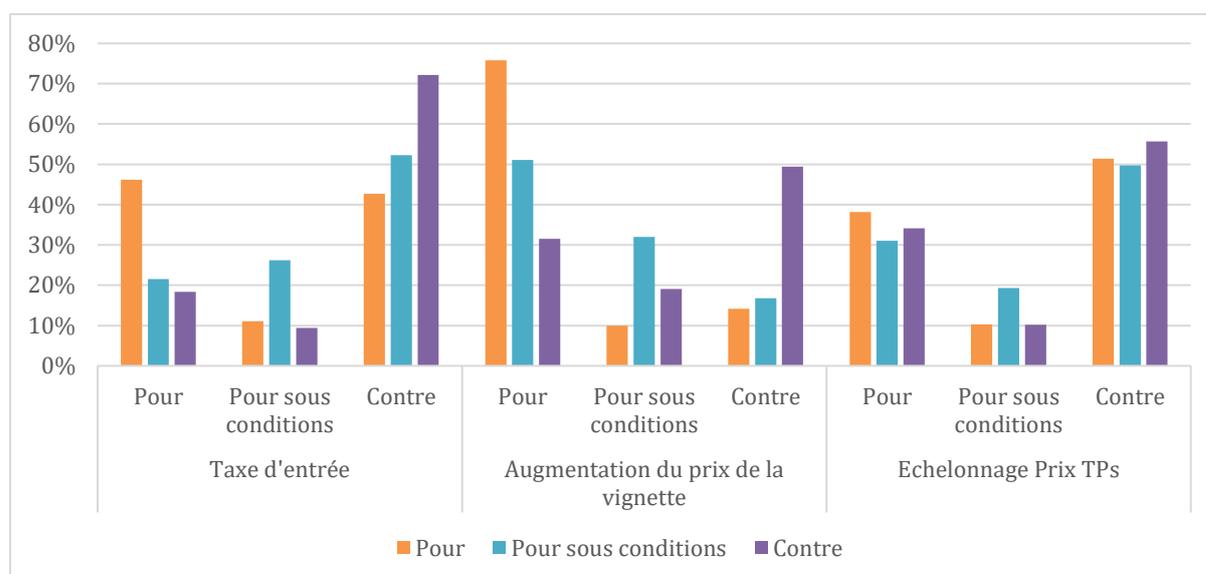
Graphique 11: Avis de la population enquêtés au sujet des 4 politiques de mobilités considérées

Au niveau de notre échantillon, le Graphique 11 montre que ce serait l’augmentation du prix de l’essence qui recueille le moins d’avis favorable parmi les 4650 personnes ayant répondu à cette sous partie du questionnaire MRMT de 2015. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce refus accru pour cette mesure particulière : tout d’abord, elle touche l’ensemble de la population utilisant l’automobile au quotidien contrairement à celle visant l’augmentation du prix de la vignette ou une taxe d’entrée dans les grandes agglomérations du pays. En effet, la première ne toucherait que les individus utilisant les autoroutes au quotidien alors que la seconde n’aurait un effet que sur les individus allant souvent, voire de façon quotidienne, dans une grande agglomération. De plus, cette mesure vient s’ajouter au prix déjà instable de l’essence.

La mesure qui récolte le plus de soutien est l’augmentation du prix de la vignette avec plus de 60% des individus enquêtés favorables de façon conditionnelle ou inconditionnelle. Cette mesure, déjà débattue et refusée lors de la LVA en 2013, consiste en une augmentation des coûts de transport moindre en comparaison à l’augmentation du prix de l’essence. Mais nous ne pouvons pas admettre qu’un projet de loi similaire serait accepté si la population Suisse est aujourd’hui amenée à revoter sur ce sujet.

Nous avons procédé par la suite à un croisement entre la question : « Etes-vous pour l’augmentation du prix de l’essence » et les trois autres questions de politiques de mobi-

lité possibles afin de répondre aux couts économiques et environnementaux de notre système de transport. Le Test Khi deux de Pearson peut compléter utilement un tableau de fréquences et un histogramme en indiquant la significativité de la relation entre deux variables qualitatives. Il donne un indicateur, appelé « p-value », dont la valeur indique si deux variables sont significativement liées entre elles ou non. Il consiste à comparer la distribution réellement observée à la distribution qui serait obtenue si les deux variables étaient indépendantes l’une de l’autre. La comparaison entre ces deux distributions aboutit à la p-value qui indique la significativité de notre test. Ainsi, si elle est inférieure au niveau de signification choisi (dans notre cas 0.005), alors la relation entre les deux variables est statistiquement significative.



Graphique 12: Croisement entre l'opinion des individus sur l'augmentation du prix de l'essence et leur opinion sur d'autres mesures

Le *Graphique 12* présente en graphique les résultats de ce croisement³⁰. Tous les test Khi deux de Pearson aboutissent à une valeur de p-value de 0.00. Nous retenons donc que de façon générale, il existerait un nombre important d'individus qui refuse tout changement au mode de financement actuel du système de transport ainsi qu'une partie de la population qui penserait plutôt qu'il faudrait agir de plusieurs façons, si nécessaire, afin de rééquilibrer notre système de transport.

Au niveau des individus soutenant l'augmentation de la taxation de l'essence, nous pouvons remarquer qu'autant d'individus soutiennent l'introduction d'une taxe d'entrée dans les agglomérations qu'ils ne la refusent. Cette différence d'acceptabilité peut être due à l'effet de certains paramètres significatifs liés à l'acceptabilité de cette première

³⁰ Tous les détails de chaque croisement ainsi que la p-value peuvent être retrouvées dans les Annexes F

mesure résumée dans le Tableau 40. En effet, alors que les paramètres socio-économiques et les composantes principales des profils rythmiques ne peuvent pas expliquer cette différence, il nous semble logique que le nombre de voiture n'ait pas le même effet sur l'acceptabilité des deux mesures. Nous pouvons dès lors estimer que pas tous les individus du domicile n'ont besoin de se rendre dans une agglomération de façon quotidienne alors qu'une augmentation du prix de l'essence toucherait tous les automobilistes du ménage de la même manière et pourrait engendrer une augmentation assez conséquente du budget de transports au sein d'une famille.

De plus, les individus refusant une taxation accrue sur l'essence acceptent quand même pour la moitié d'entre eux une augmentation du prix de la vignette automobile. En effet, le revenu du ménage étant un frein important au niveau de l'acceptabilité de cette première mesure, le coût moindre de cette deuxième mesure peut expliquer cette différence de soutien. De plus, pour rappel, les personnes refusant l'augmentation du coût de l'essence étaient généralement ceux qui réalisaient plusieurs boucles en une journée. Un profil rythmique complexe ne devrait pas avoir d'effet significatif en ce qui concerne la vignette automobile. En effet, une telle mesure n'engendrerait pas de coût supplémentaire si les personnes se déplacent une ou plusieurs fois par jour mais plutôt s'ils utilisent la voiture sur l'autoroute ou pas.

Finalement, nous aurions pu estimer que les personnes refusant l'augmentation du prix de l'essence accepteraient cette mesure d'échelonnage des prix des TPs, en suivant une vision dichotomique entre ces deux modes de transport. Ceci n'était pas le cas. En effet, la majorité des personnes ayant refusé la première politique de mobilité ont aussi refusé la deuxième. Cependant, cette mesure a quand même été la plus rejetée parmi les trois politiques de mobilité chez ceux qui soutiennent l'augmentation du prix de l'essence. Il en ressort une volonté quand même présente de favoriser un report modal chez certains en s'assurant que les transports publics deviennent moins chers pour les déplacements que lors de l'utilisation de l'automobile.

Il semblerait donc qu'outre l'augmentation du prix de la vignette, les autres mesures ne devraient pas non plus être acceptées. De plus, cette mesure en soi n'assurerait pas un report modal conséquent au vu de son effet peu conséquent sur le coût des déplacements quotidiens ainsi que la façon dont elle est implémentée en Suisse (pas de péages sur les autoroutes, frais à payer en une fois). Il en ressort de plus que les personnes refusant une augmentation du prix de l'essence refusent généralement toute autre mesure considérée. Il nous faut donc s'attarder sur les racines de ce refus, dont notamment l'injustice sociale et la vision péjorative des transports communs.

6.2 REFUS ET VISION DES TRANSPORTS PUBLICS

Il serait donc intéressant de considérer les propositions des enquêtés pour rendre les transports publics plus attrayants. Lors du microrecensement, l'enquêteur devait poser la question de façon ouverte et attribuait leurs réponses à une certaine catégorie. Plusieurs réponses pour un même individu étaient donc possibles. Nous nous intéresserons par la suite à quatre catégories de mesures :

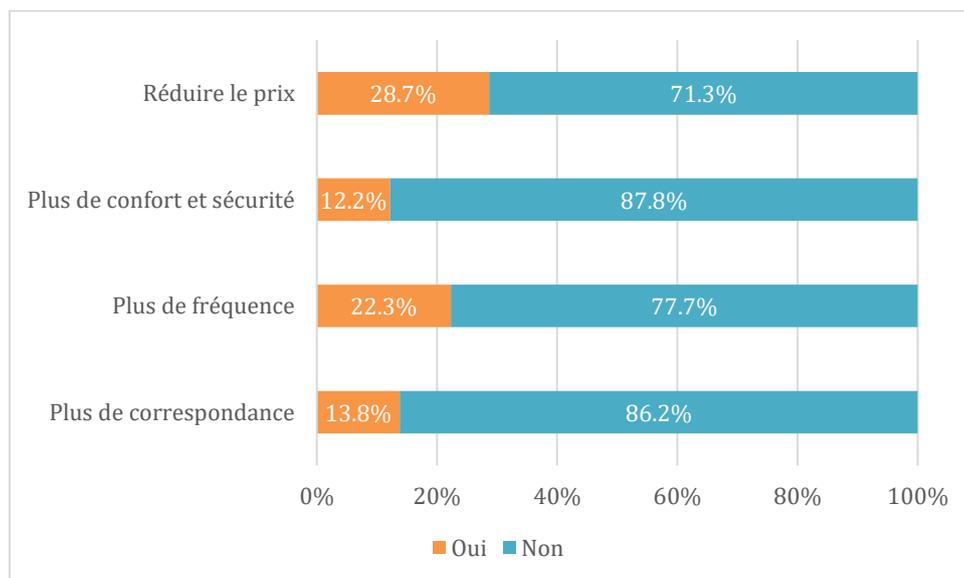
Tout d'abord, des mesures peuvent être mises en place afin de rendre les correspondances plus efficaces. Cette catégorie de mesures regroupe le fait de vouloir des liaisons directes, des liaisons plus rapides, et des meilleures correspondances selon l'enquête. Les transferts demandent des efforts supplémentaires et prennent du temps tout en réduisant donc l'attractivité et la compétitivité des transports publics. Ses côtés négatifs doivent être limités, en particulier lorsqu'il s'agit de routes à basse fréquence. Ceci peut être réalisé grâce à la planification du décalage entre l'heure d'arrivée horaire de la ligne d'apport et l'heure de départ horaire de la ligne de raccordement sur le temps d'attente de correspondance. Un temps tampon optimisé réduit la probabilité de manquer la correspondance au point où une réduction supplémentaire entraînerait un désavantage encore plus grand en faisant attendre plus longtemps les passagers. De plus, le contrôle de la ponctualité sur les trajets possède un effet décisif sur le temps d'attente des correspondances. (Peter Furth, 2009)

Ensuite, l'augmentation des investissements dans les transports publics peut servir à accroître les fréquences des différentes lignes. En effet, une méta-analyse à effets aléatoires des résultats de neuf projets impliquant une augmentation de la fréquence des services a montré que la réduction des prix et l'augmentation de la fréquence des services généraient des déplacements en transports en commun (Brechan, 2017). De plus, la proportion de déplacements générés par l'augmentation de la fréquence était fortement influencée par l'ampleur de l'augmentation de la fréquence. Ceci suggère qu'il y aurait un besoin de transport qui peut être satisfait avec les transports publics, si la fréquence des services est augmentée.

D'autre part, ces investissements supplémentaires peuvent être aussi utilisés afin de rendre l'utilisation des modes de transports plus confortables et sécurisés. Nous y regroupons l'augmentation du nombre de places assises disponibles, l'augmentation de la place pour les bagages, l'amélioration de l'offre de services dans les gares et les arrêts ainsi que le fait de rendre les transports plus sécurisés. Il existe un certain nombre d'études plaçant le facteur de confort comme un élément majeur de la qualité de service.

Ainsi, le confort et la sécurité des usagers sont des caractéristiques importantes pour les utilisateurs, mais qui sont souvent oubliées ou reléguées en deuxième position après le prix et l'efficacité du service. Un exemple parlant serait l'enquête sur le niveau d'insatisfaction des passagers face aux plaintes des passagers recueillis par des entretiens approfondis et des questionnaires (Edvardson, 1998). Après avoir interrogé les chauffeurs de bus pour évaluer le comportement des passagers, ils ont constaté que les deux raisons les plus courantes d'insatisfaction dans le système de transport public sont l'encombrement des véhicules et l'état de fonctionnement du système de climatisation. Concernant la sécurité, il a été démontré que l'adoption de mesures de sûreté a un impact significatif sur l'opinion publique. Il est donc dans l'intérêt des opérateurs et des décideurs de s'améliorer constamment, en suivant le rythme des dernières innovations pour maintenir le nombre d'usagers et la satisfaction des passagers (Gardezi, 2021). De plus, le manque de sécurité pourrait être un paramètre important pour les individus refusant d'utiliser les transports communs : vols, agressions et autres sont souvent cités comme raisons principales quand la question des raisons de leur choix modale est posée aux automobilistes (Sabzehparvar & Alavi, 2015).

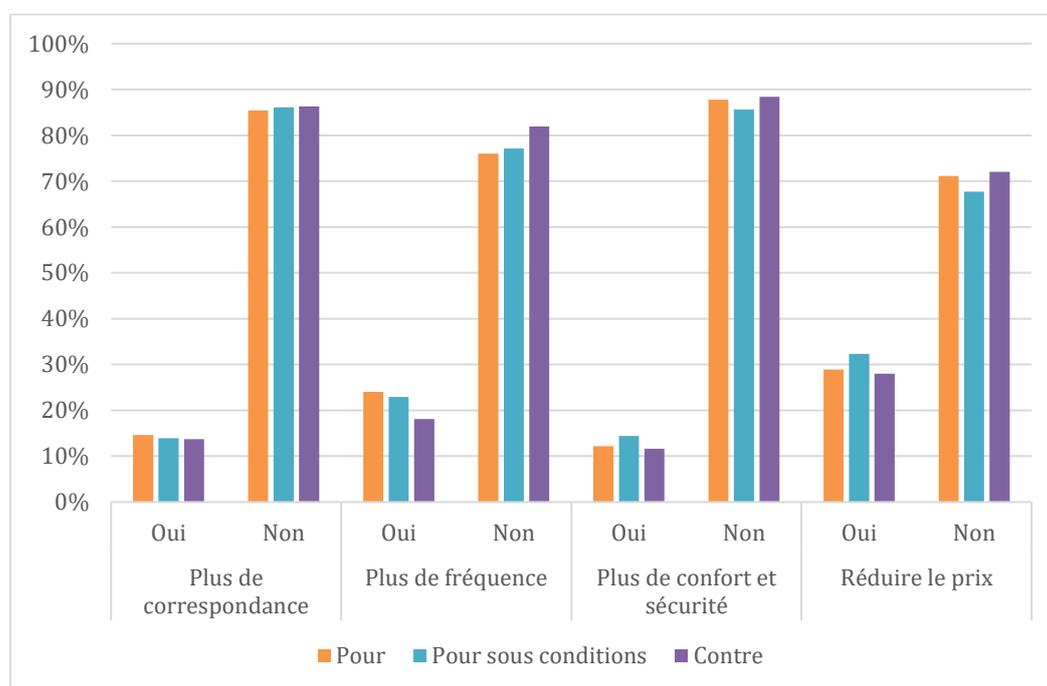
Finalement, ces financements additionnels peuvent être utilisés afin de réduire le prix du trajet pour les utilisateurs. En effet, beaucoup de pays ont décidé de baisser les prix voir de rendre les transports communs complètement gratuits afin d'encourager les gens à utiliser ce mode de transport et donc de réduire leur empreinte carbone.



Graphique 13: Avis de la population enquêtés sur la façon de rendre les TPs plus attrayant

Il nous faut tout d’abord comprendre à quelle fréquence chaque méthode pour rendre les transports publics plus attrayants est citée. Le Graphique 13 montre que la réduction du prix semble être celle qui est la plus partagée au sein de la population enquêtée. En effet, près de 30% des individus ont cité le coût de ce mode de transport comme pouvant être un frein à son utilisation. Une augmentation de la fréquence des services semble aussi être une approche requise par la population afin d’augmenter l’intérêt qu’elle porte sur ce mode ou en tout cas diminuer ses désavantages par rapport à l’automobile. Plus de sécurité, de confort et des meilleures correspondances semble être moins avantageux selon les répondants du questionnaire du microrecensement.

Nous avons procédé par la suite à un autre croisement entre cette fois-ci les réponses à la question : « Est-ce que les recettes doivent être davantage utilisé afin de promouvoir les transports publics ? » et les quatre procédés pouvant rendre ce système de transport plus attrayant.



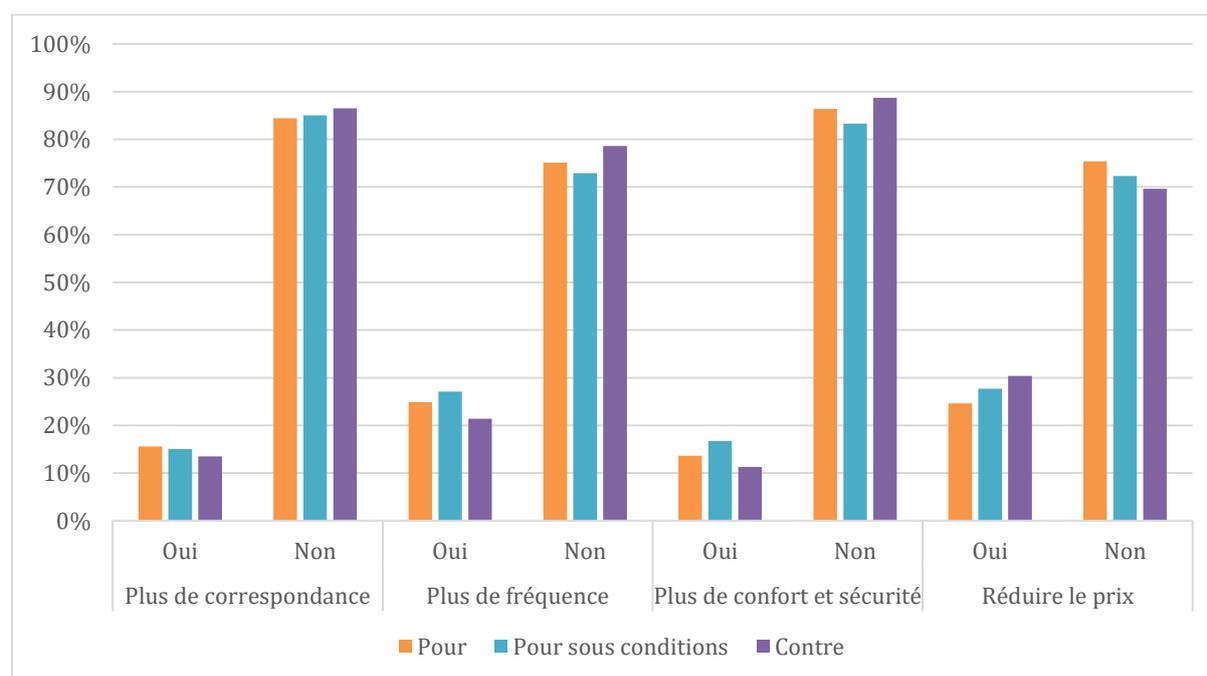
Graphique 14: Croisement entre l’opinion des individus au sujet des investissements dans les transports publics et le but d’investissement indiqué

Le Graphique 14 présente les résultats de ce croisement³¹. Tous les test Khi deux de Pearson aboutissent à une valeur supérieure à 0.05. Ce résultat démontre qu’il n’y a pas de

³¹ Tous les détails de chaque croisement ainsi que les p-value peuvent être retrouvées dans les Annexes D
Page 119 of 176

réelle différence entre ceux qui veulent plus d'investissements dans les transports publics et ceux qui n'en veulent pas en matière de choix de méthodes pour rendre ceux-ci plus attrayants.

Nous nous sommes donc intéressés par la suite à l'opinion de ceux qui acceptent ou refusent une augmentation du prix de l'essence en ce qui concerne les quatre procédés pouvant rendre ce système de transport plus attrayant. En effet, cela nous permettra de distinguer quels sont les motifs de refus d'une mesure incitant un report modal (est-ce par exemple les fréquences trop faibles qui empêcheraient ces individus en général d'accepter de prendre le train à la place de la voiture ?). Ce test dévoilera ainsi des pistes concernant le procédé à choisir afin de remédier à ce problème. Le Graphique 15 montre les résultats de ce croisement.



Graphique 15: Croisement entre l'opinion des individus au sujet de l'augmentation du prix de l'essence et la façon de rendre les TPs plus attrayants

Les résultats des test Khi deux relevant des paramètres d'augmentation de la fréquence, de plus de confort et de sécurité ainsi que la réduction du prix sont tous les trois significatifs avec des p-values inférieures à 0.05. Ainsi, il semblerait que les individus étant pour une augmentation du prix de l'essence que ce soit de façon conditionnelle ou inconditionnelle désire plus que la moyenne à la fois plus de fréquence au niveau des lignes ainsi que plus de sécurité et de confort pendant les trajets.

Ceci n'est pas le cas au niveau de la réduction du prix des trajets en transports publics. En effet, il semblerait que ce soit les personnes qui refusent une augmentation du coût de

leurs trajets en transports individuels motorisés qui demandent le plus une réduction du prix des trajets en utilisant l'autre mode. Il existe donc ici une opportunité pour convaincre la population de cette façon d'encourager le report modal qui n'a pas été exploitée pendant la loi CO2 par exemple. En effet, il serait intéressant de voir si ces individus seraient plus prêts à accepter une augmentation du prix de l'essence dans le cas où cet argent est utilisé afin de réduire le prix des trajets en transports publics. Il nous faut rappeler que les individus refusant le plus notre mesure initiale ont en général un revenu plus faible. Il nous semble donc très intéressant de prendre en compte cette remarque si une nouvelle loi régissant les taxes automobiles devait être promulguée.

7 PISTES DE SUBSTITUTION À LA LOI CO2

Dans un contexte d'urgence climatique, le report modal est souvent cité comme un objectif crucial et atteignable afin d'accélérer la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, mais aussi notre utilisation des sols consacrée à nos déplacements quotidiens. Mais les mesures nécessaires pour atteindre ce report sont généralement très critiquées. Souvent, elles visent à changer notre mode de vie ainsi qu'à faire évoluer nos habitudes – Parfois, elles sont même largement décrites comme injustes d'une manière ou d'une autre.

Cette première inégalité concerne la capacité des personnes à mobilité réduite, dont notamment les personnes handicapées ainsi que les personnes âgées, à utiliser les transports en commun. En effet, ces modes de transport peuvent présenter des difficultés lors de la montée dans le bus par exemple mais aussi dans le cas où les bus sont trop surchargés. L'automobile leur offre une accessibilité plus élevée ainsi qu'un meilleur confort qui leur est précieux. Un report modal forcé pour ces individus leur semblerait probablement comme plus difficile à entreprendre.

Au-delà de cette première source d'inquiétude chez les personnes concernées, la question de justice sociale resurgit lorsque ces mesures visent à contraindre le report modal en augmentant les coûts de l'utilisation de l'automobile. En effet, si cette mesure n'est pas appliquée de façon à prendre en compte le revenu de la personne, elle pourrait avoir un effet largement plus important chez les individus les moins aisés sans avoir d'effet considérable sur les personnes les plus riches. Elle n'affecterait donc qu'une frange de la population – frange déjà la plus démunie.

Enfin, le clivage urbain rural resurgit en opposant deux modes de vies perçus comme diamétralement opposés ainsi qu'une différence au niveau de la quantité de service de transport alternatif disponible dans la zone d'habitat de l'individu. Outre le développement plus massif des réseaux de transports publics dans les villes et les zones qui leurs sont périphériques, les agglomérations regroupent à la fois les commerces, les activités de loisirs ainsi que les emplois, surtout après la désindustrialisation de l'économie. Selon cette logique, les ruraux seraient donc forcés à se déplacer sur de longue distance en utilisant l'automobile pour ces raisons précises - les urbains, eux, n'utiliseraient la voiture que pour des raisons secondaires. De plus, les autorités publiques investiraient davantage dans les infrastructures des transports publics ne desservant que les urbains, ce qui pourrait constituer une certaine injustice au niveau de la redistribution étatique des recettes publiques.

Ce document visait tout d'abord à déterminer, de façon critique, les facteurs pouvant expliquer le refus de certaines politiques de mobilité au-delà du clivage urbain et rural. En se basant sur les résultats émanant de cette première étude et après une présentation de certaines mesures envisagées et discutées en ce moment dans différents cantons, nous estimerons l'acceptabilité de celles-ci. Nous ferons donc l'esquisse d'un nouveau plan de mobilité qui pourrait être adopté et qui se traduirait, selon nos estimations, par une plus grande acceptabilité au sein de la population comparée à la loi CO2. Il se base sur à la fois des mesures contraignantes mais de façon plus juste que la loi CO2 (la carte essence), tout en rendant l'autre offre plus intéressante pour les réfractaires (gratuité des transports publics).

7.1 GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

La gratuité des transports publics vise à rendre ce mode de transport largement plus compétitif et plus attrayant que l'automobile. Mais les buts de cette mesure, selon ses soutiens, vont au-delà de générer un report modal massif envers les transports en commun. En effet, outre un report modal inévitable permettant à la Suisse d'atteindre ses objectifs de neutralité carbone, cette mesure augmenterait le pouvoir d'achat des individus surtout les moins aisés - en Suisse, les dépenses liées aux transports publics s'élèvent à 7.7% du budget des ménages. Finalement, cette mesure conduirait à une activité économique améliorée - les commerces ainsi que les lieux culturels et de loisirs bénéficiant de l'implémentation de cette mesure. D'autre part, il existe plusieurs types de gratuité de transports communs : totale, partielle ou ciblée.

Aucun autre pays que le Luxembourg n'assure une gratuité totale. Introduite en 2020, il est encore très tôt pour pouvoir prédire exactement les effets d'une telle mesure à l'échelle d'un pays (le confinement lié au Covid-19 ayant participé à accentuer ces incertitudes). En outre, le Luxembourg étant un pays de taille réduite, une telle mesure ressemblerait davantage à une gratuité au niveau d'une agglomération et sa périphérie qu'une gratuité à l'échelle d'un pays entier.

Ces gratuités au niveau d'une ville ou d'une agglomération sont effectivement plus habituelles. Une étude concernant le cas de Dunkerque, ville du Nord de la France, un an après l'introduction de cette gratuité, montre des résultats assez positifs. En effet, en une année de gratuité, la tendance au report modal de la voiture vers le bus atteint l'ordre de 24%, avec une augmentation de la fréquentation de ce mode de 85% (Huré, Javary, & Vincent, 2019). Par contre, le même bilan positif n'est pas partagé à Hasselt. Commune en Belgique ayant introduit la gratuité dès 1997, elle a dû la supprimer à cause des dépenses croissantes liées à l'augmentation d'une fréquentation massive ainsi qu'une nécessité d'améliorer le niveau de service de ces 50 lignes. D'un autre côté, cette gratuité est, de plus, compatible avec les politiques P+R voyant les automobilistes habitant hors des agglomérations se garer au niveau de ces infrastructures et continuer leur trajet par la suite vers et à l'intérieur de la ville de façon gratuite.

Finalement, un autre type de gratuité est proposé par beaucoup de partis et d'associations environnementales en Suisse : la gratuité ciblée. Selon cet instrument, les personnes à faible revenu ne devraient pas s'acquitter des frais d'abonnement et pourraient donc se déplacer gratuitement sur les réseaux de transports publics. Ces mesures concerneraient de même les étudiants et les apprentis, ce qui leurs permettrait de s'habituer à utiliser ce mode de transport dès le plus jeune âge, et donc favoriserait le report modal sur le long

terme. La métropole bordelaise par exemple offre une gratuité totale pour les demandeurs d'emploi, les contrats aidés, les demandeurs d'asile, les étudiants, les anciens combattants et les personnes âgées ou handicapées sous conditions de ressources dès 2021 (Hasiak, 2022).

Afin de déterminer quelle politique serait la plus appropriée, ou en tout cas la plus apte à être acceptée par la population suisse, il nous faut utiliser les résultats de la régression multinomiale concernant l'augmentation des investissements dans les transports publics.

Tout d'abord, le niveau d'éducation semble jouer un rôle crucial au niveau du soutien à ces investissements. L'importance de l'éducation dans la formation de l'opinion concernant ce sujet peut être prise en compte dans la nouvelle loi de mobilité de deux manières : les sujets liés au réchauffement climatique et à la place de la mobilité dans ce phénomène doivent être explorés de façon progressive au fil des années d'apprentissage. De plus, il semblerait que les individus devant se rendre dans des cités universitaire, habitant ainsi loin de leur domicile et devant donc s'habituer à prendre quotidiennement les transports publics sont plus aptes à défendre une augmentation de ces investissements. Une gratuité ciblée prenant en compte les individus les plus jeunes pourraient être un facteur important afin de placer ce mode de transport au centre de leurs pratiques sociales dès le plus jeune âge, habituant ainsi les individus qui ont pu profiter de cette offre à préférer les transports publics aux transports individuels motorisés. De même, être parent renforcerait l'acceptabilité d'augmenter les investissements dans les transports publics. Si une gratuité pour les enfants est appliquée, l'acceptabilité de cette mesure augmenterait de façon alors considérable.

D'autre part, posséder un abonnement semblerait être un paramètre important en ce qui concerne la formation d'une opinion positive des transports communs. Il faudrait donc prendre en compte cet élément lors du développement d'une loi définissant les politiques de mobilité : un abonnement de transports publics pourrait donc être utilisé comme mesure compensatoire pour les individus qui subissent les coûts négatifs d'une autre mesure comme l'augmentation du prix de l'essence.

Finalement, l'image des transports publics doit être améliorée chez les romands qui demandent davantage d'investissements dans ce mode. Toute volonté de rendre les transports publics gratuits même de façon ciblée peut être vue comme une réduction des recettes récoltées qui, au demeurant, auraient pu servir à financer plus d'investissements. Ceci pousserait surtout les latins à refuser une telle mesure craignant une « dégradation » encore plus importante si une telle mesure est acceptée. Toute politique de gratuité des

transports communs doit donc s'accompagner d'un plan d'investissement, visant notamment les régions non alémaniques, ainsi que des garanties que les services ne seront pas affectés par cette baisse de revenus.

D'un autre côté, nous savons que le prix représente un frein important pour l'utilisation des transports communs selon la partie 6.2 : les personnes les plus réticentes sont, pour une grande partie, celles qui refusent l'augmentation du prix l'essence. Or il serait possible qu'une partie de ces individus refusait l'augmentation du prix de l'essence considérant que les transports publics étaient trop chers et donc ne pouvant pas les envisager comme une option de substitution. Une gratuité ciblant les ménages les moins aisés constituerait donc une façon efficace afin de faire face aux refus de toute augmentation du coût des déplacements en transports individuels motorisés.

Néanmoins, les personnes acceptant déjà une augmentation du prix de l'essence semblent s'attendre à une augmentation à la fois du confort et de la sécurité pendant leurs trajets en transport commun ainsi qu'une fréquence plus intensifiée des lignes de bus et de trains. Les autorités publiques ainsi que les entreprises gestionnaires doivent donc s'assurer que le financement des lignes au niveau de leur entretien ainsi que leur promotion ne soient pas en danger si une politique de gratuité ciblée est incluse dans la nouvelle loi de mobilité.

Ceci demanderait donc de trouver de nouvelles ressources afin de combler ce manque ainsi que de s'assurer que les lignes ne soient pas trop saturées, notamment avec l'augmentation de la fréquentation. Une sur taxation des déplacements en TIM des réfractaires, par exemple, pourrait en faire partie, notamment selon le modèle d'une carte essence.

7.2 CARTE ESSENCE

Une autre mesure envisagée concerne une augmentation de la sur-taxation de l'essence de façon proportionnelle à d'autres critères liés soit au revenu du ménage soit à l'accessibilité de celui-ci. Aucun pays ou autorité publique n'a encore introduit une mesure similaire, mais elle ressemble au concept d'une « carte carbone » qui est de plus en plus citée comme solution aux problèmes d'émissions (Desmettre, 2009). Ce système attribuerait des quotas de carbone individuel - c'est-à-dire le droit d'émettre une quantité définie de gaz à effet de serre pour l'année - et pourrait prendre la forme d'une carte à puce avec un système de points représentant les unités de carbone auxquelles chaque individu a le droit. Par exemple, si vous achetez de l'essence à une station-service, vous allez à la fois payer le prix économique de l'essence et son coût carbone (en points déduits de votre carte), qui correspond aux dégâts climatiques occasionnés par la consommation de cette énergie. Pour aller plus loin, Thomas Piketty propose de taxer la consommation de carbone de façon progressive. Il estime que l'idée d'une taxe carbone qui frappe tous les ménages de la même façon, au même taux, est une erreur et une injustice sociale (Piketty, 2020).

Cette logique peut être transformée et appliquée en ce qui concerne spécifiquement la taxation supplémentaire de l'essence. Nous proposons plutôt une taxation supplémentaire individuelle de l'essence, non pas selon la quantité d'essence utilisée tout simplement, mais selon d'autres critères sociaux qui impliquent les inégalités d'accès et d'opportunités de chaque individu. Un premier critère pourrait être le revenu. En effet, une augmentation minimale du prix de l'essence pourrait être déjà un facteur important pour qu'une personne à bas revenu utilise moins sa voiture, surtout en cas de présence d'offres alternatives. Cela ne sera pas le cas pour une personne à revenu élevé qui lui ne concevra pas cette augmentation de la même manière. Mais cette mesure présente le risque de voir les individus les plus surtaxés faire le plein de leur automobile dans les pays voisins.

Une autre possibilité serait de payer l'essence selon le degré d'accessibilité des transports publics au niveau du domicile de chaque individu. En effet, cette mesure répondrait aux discours selon lequel les gens qui habitent dans des endroits où les transports publics sont les premières victimes d'une loi comme la loi CO2. Une telle disposition intégrerait la responsabilité de l'état dans son choix de favoriser à cette échelle certains endroits comparés à d'autres. Elle fonctionnerait de façon à ce que la personne refusant le report modal devrait payer cher son essence si l'offre alternative qui lui est disponible est intéressante. Ce genre de mesure présenterait aussi des points négatifs : une accessibilité aux transports publics au lieu de domicile ne rime pas avec accessibilité à la destination. Une personne habitant un village peut être très bien connectée à la ville la plus proche, mais travaillant dans un village plus loin, il se retrouve très mal connecté à son lieu de destination par exemple.

Les résultats de la régression multinomiale en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence montre que la qualité de desserte en transport commun n'a pas d'effet particulier au niveau de son acceptabilité, malgré un discours pointant largement cette inégalité territoriale comme raison afin de refuser la loi CO2. Or si la possibilité de lier le prix de l'essence au lieu de domicile et son accessibilité en transports publics semble être la plus juste au niveau d'un report modal, une telle mesure ne risque pas de créer une unanimité au sein de la population suisse. Le revenu a quant à lui un effet majeur sur l'acceptabilité d'une telle mesure. Il semblerait donc que lier la sur-taxation de l'essence au revenu du ménage pourrait assurer une plus grande acceptabilité de cette politique de mobilité favorisant le report modal. De plus, les revenus supplémentaires générés par cette augmentation des recettes provenant de taxes sur les transports individuels motorisés peuvent parer, en partie, au coût de la gratuité ciblée des transports communs envisagée dans la sous partie précédente.

Outre le revenu, un niveau d'éducation supérieure augmenterait l'acceptabilité d'une telle sur-taxation de l'essence. Il en ressort une fois de plus l'importance de l'intégration des questions de réductions d'émission de gaz à effet de serre plus tôt dans l'éducation, par exemple dès le dernier cycle de l'école obligatoire.

Par opposition, le jeune âge réduit l'acceptabilité de cette mesure. Ceci est probablement due à l'insécurité que connaît ces individus ainsi que leur volonté d'avoir accès à davantage de mobilité et de liberté comparées aux personnes plus âgées. Si une augmentation du prix de l'essence proportionnellement au revenu aurait clairement un effet positif sur l'acceptabilité des jeunes générations - elles-mêmes gagnant généralement moins d'argent que les autres générations - il faudrait intégrer ce paramètre dans les cibles potentielles de la gratuité des transports en commun. En outre, ceci est déjà d'une certaine façon le cas - les abonnements en transports publics étant moins chers pour les jeunes et les étudiants. Ainsi, une gratuité totale pour les étudiants de moins de 25 ans ne constituerait pas un énorme déficit pour les gestionnaires de transport commun et constituerait une mesure compensatoire correcte assurant ainsi une plus grande acceptabilité pour cette loi de mobilité.

Par ailleurs, un nombre important de déplacement et de boucle au quotidien semblerait réduire le soutien à cette mesure anti-automobile. La promotion du télétravail pourrait aider à réduire ce nombre considérablement. Effectivement, alors que le télétravail ne pousse pas à ne pas se déplacer et pourrait même engendrer des déplacements de plus longue distance, il semblerait qu'il ait un effet sur le nombre de déplacements réalisé en un jour par le travailleur (Cerema, 2014).

Finale­ment, la possession d'une voiture semble clairement réduire le soutien à cette mesure. Cette sur-taxation peut par exemple être utilisée afin de réduire le nombre de personnes possédant une voiture : les autorités subventionneraient des abonnements au service de car sharing poussant ainsi les jeunes à s'habituer à ce système et donc réduire le nombre de voitures vendus. De plus, ces voitures ne seraient pas soumises à la sur-taxation en essence, ce qui leur donnerait un avantage financier important par rapport à une voiture individuelle. Néanmoins, le succès d'une telle mesure dépend de la qualité et du développement du système de car sharing (Mobility).

7.3 RÉSUMÉ DES MESURES

Le refus de la loi CO2 a montré un attachement encore vivace de la population suisse à l'utilisation de l'automobile. Ce règlement a été source de larges débats en ce qui concerne la meilleure manière d'inciter les habitants à délaisser la voiture pour des modes de transport moins polluants. Il nous faut rechercher cette fois une loi globale concernant la mobilité mêlant politiques de report modal ainsi que des mesures compensatoires pour ceux qui se sentiraient le plus lésés par elles. Cette loi devrait être moins accusée d'être socialement injuste ainsi que de mener à des discriminations. Le Tableau 57 résume les grandes lignes de politiques de mobilité à envisager selon nos résultats et vient clore nos analyses.

Mesure	But	Inconvénients et Risques
Introduction des notions de développement durable et de réchauffement climatique dans le cursus scolaire	Changer la vision des étudiants en ce qui concerne la place potentielle de la voiture dans la société de demain	Risque d'être vue comme une tentative d'endoctrinement politisé
Mise en place d'une gratuité ciblée des transports publics pour les moins de 25	Habituer les jeunes à utiliser les transports publics	Recettes pour les transports publics diminuées de façon légère
Mise en place d'une gratuité ciblée des transports publics pour les personnes à faible revenu	Rendre un report modal pour ces individus plus accessible	Recettes pour les transports publics diminuées - Bureaucratie afin de déterminer qui y a droit
Hausse des investissements dans les transports publics au niveau des fréquences et du confort, surtout dans la partie Romande	Augmenter l'attractivité des transports communs, surtout avec la fréquentation plus importante due à la gratuité ciblée	Mesure demandant beaucoup d'argent. Changement de vision chez les romands plutôt difficile à atteindre rapidement
Mise en place d'une carte essence avec une sur-taxation de l'essence pour les personnes à revenu plus élevé	Inciter les individus à moins utiliser la voiture de façon équitable – Récolter des fonds conséquents pour financer les autres mesures	Processus difficile à mettre en place - Stations à essence devant innover afin d'automatiser cette différenciation du prix - Risque que les individus aillent faire le plein dans les pays voisins
Développement et incitation du télétravail dans les entreprises	Rendre les profils de déplacement des individus moins complexes et donc rendre l'automobile moins nécessaire	Risque que les individus se déplacent quand même et se sentent obligés de se déplacer encore plus rapidement – Mesure demandant une légifération et l'accord des entreprises pour l'implémentation
Développement du car sharing et réduction de la taxation de l'essence pour ces voitures	Diminuer le nombre de voiture en circulation tout en garantissant que son utilisation soit possible quand cela est nécessaire	Mesure demandant beaucoup d'argent. Risque que si beaucoup de gens délaisse la voiture, les recettes provenant des taxes automobiles soient considérablement réduites.

Tableau 57: Résumé des politiques de mobilité à envisager selon nos résultats

CONCLUSION

A la suite des résultats de la loi CO₂, et suite aux nombreux articles prédisant un creusement du fossé entre les villes et les campagnes suisses, nous nous sommes intéressés aux résultats des votations liées à la mobilité courte individuelle dès 1998. Trois types de politiques ont été étudiés selon leurs buts : les politiques visant à rendre l'utilisation de l'automobile moins attrayante, les mesures visant à développer l'offre routière et celles visant une amélioration des systèmes de transports communs. Au premier abord, il semblerait que ces politiques anti-voiture soient systématiquement refusées. Les investissements dans les infrastructures routières semblent quant à elle retenir un plus grand taux d'approbation, mais uniquement lorsque les coûts sont considérés par la population votante comme raisonnables. Les politiques d'investissements dans les transports publics ferroviaires sont plutôt plébiscitées. Il en ressort donc l'importance de la non restriction des modes de vie afin de retenir l'adhésion de la population en général.

De plus, le clivage rural-urbain n'est pas absolu, même si des différences d'acceptabilités peuvent être constatées, surtout au niveau des politiques favorisant le report modal. En effet, ce discours qui affirme l'existence d'une dichotomie stricte semble ignorer trop souvent les milieux périurbains, quasiment ruraux par leurs caractéristiques, et qui parfois votent moins en faveur de ces politiques que les milieux ruraux isolés.

Pour approfondir ces résultats exploratoires, il nous fallait comprendre ces mécanismes au vu de paramètres plus spécifiques. L'offre de transport nous a permis par exemple d'expliquer l'effet de la dépendance de l'automobile sur l'approbation de certaines politiques. De plus, les trajets quotidiens ont été pris en considération afin de révéler l'effet du mode de vie sur la mobilité de demain. Enfin, nous avons considéré les caractéristiques socio-économiques qui nous ont permis de mesurer la position sociale d'une personne ou d'une famille d'après son salaire, son éducation, son métier, face à ces mesures de politiques de mobilité.

Les années d'études semblent créer une certaine tendance à accepter davantage un report modal vers les transports publics. Les hautes écoles universitaires, ainsi que les hautes écoles spécialisées seraient donc des lieux catalyseurs apportant une plus grande capacité à accepter un changement d'habitudes. Le revenu quant à lui reste un frein à l'acceptabilité des individus au niveau des politiques dissuasives comprenant une augmentation des prélèvements - les individus les moins aisés y voient une atteinte trop injuste à leurs pouvoirs d'achat. Finalement, le fait d'être parent ne joue pas de rôle majeur au niveau des politiques de dissuasion à utiliser l'automobile ni les politiques visant à augmenter les investissements dans les infrastructures routières. Néanmoins, les parents

semblent considérer que plus de dépenses doivent être investis afin de concilier enfants et transports publics.

Au-delà des caractéristiques socio-économiques, l'intégration des profils rythmiques nous apprend que la distance domicile - lieu de travail ainsi que les contraintes temporelles en heure de pointe n'ont pas d'effet particulier en ce qui concerne l'avis de la population face aux politiques de mobilité. Ceci n'est pas le cas du degré de complexité des déplacements. Les individus se déplaçant plusieurs fois par jour montrent quand même un refus aux mesures dissuasives visant un report modal vers les transports publics. L'automobile reste dans ce cas très attrayante pour ces individus, jouissant de la liberté qu'elle propose au niveau de la maîtrise des horaires, des trajets et des compagnons de route.

La possession d'une voiture ainsi qu'une accessibilité constante à celle-ci semblent illustrer comment nos habitudes dictent en partie les représentations que nous avons de l'automobile. Les individus dans ces cas présentent effectivement une difficulté à envisager un changement de mode de transport au quotidien. Devant déjà financer les transports publics à travers différentes taxes, ils refusent largement toute politique dissuasive visant à changer d'habitudes, même si les transports publics proches de leur domicile sont de bonne qualité. En effet, le degré de desserte en transport commun - dans la mesure où nous l'avons considéré, c'est-à-dire en ne prenant en compte que le lieu de domicile - ne semble pas avoir d'effet direct à ce niveau, contrairement aux discours politiques largement utilisés lors de la loi CO2. Asymétriquement, la possession d'un abonnement en transport publics joue un rôle opposé à celui de la possession d'une voiture.

Finalement, ni la religion historique du canton ni le degré d'urbanisme de la commune de résidence n'ont d'effets relatifs importants sur le refus d'une politique de mobilité lorsqu'on les compare aux facteurs explicatifs déjà évoqués. Néanmoins, l'image des transports publics n'est pas partagée des deux côtés du Röstli Graben. En effet, les romands ont plus tendance à refuser les contraintes tout en demandant davantage d'investissements dans les infrastructures des transports communs.

Cette étude a montré que le clivage d'acceptabilité entre urbain et rural, qui peut apparaître lors des votations liées à la mobilité, n'est pas lié particulièrement à la dépendance à l'automobile ni à l'organisation en soi de ces territoires mais plutôt à une multitude de paramètres largement plus significatifs.

Selon ces résultats, toute nouvelle loi de mobilité devrait prendre en compte les questions de justice sociale, surtout au niveau des politiques de dissuasion. Il peut ainsi être envisagé de proposer des mesures liant le taux de sur-taxation de l'essence et le revenu du ménage afin de créer un consensus au sein de la population à propos de l'utilité et de

l'équité d'une telle législation. D'un autre côté, comme mesure compensatoire et nécessaire afin de s'assurer que le report modal soit le plus efficace possible, une gratuité ciblée peut être appliquée à l'échelle nationale. Elle concernerait ainsi notamment les personnes à faible revenu ainsi que les personnes les plus jeunes. D'autres mesures complémentaires peuvent être envisagées afin de changer la place que la voiture occupe au sein de notre société comme par exemple un système de car sharing plus intensif et attrayant. Ces politiques présentent tout de même certains risques, comme une dégradation des services de transport publics si les gestionnaires de réseaux sont financièrement incapables de faire face à l'augmentation de fréquentation des réseaux. Ainsi, il aurait été assez intéressant de calculer les coûts supplémentaires engendrés par une telle gratuité ciblée ainsi que d'imaginer une tarification du modèle de surtaxation de l'essence afin d'y répondre. De plus, l'avis des gestionnaires des transports ainsi des partis politiques seraient très pertinents dans ce cas afin de nous éclairer davantage sur sa faisabilité juridique et économique ainsi que sa plausibilité qu'elle soit un jour appliquée.

RÉFÉRENCES

- Abric, Jean-Claude. 2011. *Pratiques sociales et représentations*. Edited by Jean-Claude Abric. N.p.: Presses universitaires de France.
- AFD. 2020. "Impôt sur les huiles minérales." Impôt sur les huiles minérales.
- Année Politique Suisse. 1998. *Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs*.
- Année politique Suisse. 2000. *Verkehrs Halbierung Initiative*.
- Année politique Suisse. 2003. *Volksinitiative Avanti*.
- Audikana, Ander, and Marie Mundler. 2017. "Qui gouverne la mobilité?" In *La mobilité en question*, 159 - 179.
- Bacqué, Marie-Hélène, et Stéphanie Vermeersch. 2013. "Les classes moyennes dans l'espace urbain." *Sociologie et sociétés* 45 (Automne): 63-85.
- Bassand, Michel. 1980. "La mobilité spatiale : un processus social fondamental." In *Mobilité spatiale*.
- Best, Amy. 2006. *Fast Cars, Cool Rides: The Accelerating World of Youth and Their Cars*.
- Blum, Françoise. 2004. "Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ?" *Histoire Urbaine* 2004/3:55-79.
- Boyer, Pierre, Thomas Delemotte, Germain Gauthier, Vincent Rollet, et Benoît Schmutz. 2019. "Le territoire des gilets jaunes." <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02520737/document>.
- CEREMA. 2021. *Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence*.
- Conférence Suisse des Impôts. 2021. *Impôts en vigueur*.

- Coquard, Benoît. 2019. *Ceux qui restent: faire sa vie dans les campagnes en déclin*. N.p.: La Découverte.
- Demoli, Yoann, et Pierre Lannoy. 2019. *Sociologie de l'automobile*.
- Deneault, Alain. 2017. "Alain Deneault, DE QUOI TOTAL EST-ELLE LA SOMME ? Multinationales et perversion du droit." *Rue de l'Échiquier/Écosociété*.
- DETEC. 2017. "Avenir de la mobilité en Suisse - Cadre d'orientation 2040." <https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/zukunft-mobilitaet-schweiz.html>.
- Flament, Claude. 2003. "Structure et dynamique des représentations sociales." In *Les représentations sociales*.
- Garling, Tommy, Robert Gillhom, and Anita Garling. 1998. "Reintroducing attitude theory in travel behavior research." *Transportation* 25:129-146.
- Grafmeyer, Yves, and Jean-Yves Authier. 2015. *Sociologie urbaine*. N.p.: Armand Colin.
- Guerra, Tristan, Stéphanie Abrial, et Chloé Alexandre. 2021. *Enquêter sur les Gilets jaunes Sociologie politique d'un mouvement social à partir d'une enquête diffusée sur les réseaux sociaux*. N.p.: Société Française de Statistique.
- Inglehart, Ronald. 1983. "Traditionelle politische Trennungslinien und die Entwicklung der neuen Politik in westlichen Gesellschaften." *Politische Vierteljahresschrift* 24 (Juin): 139-165.
- IPCC. 2021. "Climate change widespread, rapid, and intensifying." <https://www.ipcc.ch/2021/08/09/ar6-wg1-20210809-pr/>.
- Charvet, Jean-Paul. 2017. "« Ruralité »." *Dictionnaire Collectivités territoriales et Développement Durable*, 2017, 426-430.
- Jodelet, Denise. 2003. "Représentations sociales : un domaine en expansion." In *Les représentations sociales*, 45-78.

Jouve, Bernard. 2003. "Le double défi des politiques de déplacement." In *Le double défi des politiques de déplacement*, 11 - 42.

Jouvenel, Hugues de. 2003. "28. La mobilité quotidienne." In *Etude rétrospective et prospective des tendances d'évolution des territoires, des villes, de la mobilité et de l'environnement sur une longue période (1950 - 2030)*.

Kaufmann, Vincent. 2008. "Politiques de déplacement urbain: les bonnes pratiques en question." In *Les paradoxes de la mobilité*, 87 - 97.

Kergreis, Sylvie. 2019. "Le mouvement des « gilets jaunes » en France : Repères théoriques et interrogations multiples face à une innovation sociale territorialisée." <http://sema-phore.uqar.ca/id/eprint/1449/1/Kergreis%20texte%20final%20r%C3%A9vis%C3%A9.pdf>.

Kposowa, A. J., and K. D. Breault. 2009. "Motor vehicle deaths among men: marital status, gender and social integration." *International Journal of Men's Health* vol. 8.

LITRA. 2019. "La répartition modale du transport des voyageurs en Suisse." 2019. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/transports/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html>.

Martin, Simard. 2012. "Urbain, rural et milieux transitionnels : les catégories géographiques de la ville diffuse." *Cahiers de géographie du Québec* 56 (Avril): 109-124. : <https://doi.org/10.7202/1012214ar>.

Mattioli, Giulio. 2013. *Where sustainable transport and social exclusion meet*.

Moscovici, Serge. 2004. *La psychanalyse, son image et son public*. N.p.: Presses universitaires de France.

Observatoire Universitaire de la Mobilité. 2007. *Analyse de politiques de stationnement en Suisse : Etude des cas de Bâle, Berne et Zurich*.

- OFT. 2021. "Les principaux thèmes de l'OFT en 2021." <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/oft-actualites/editions-2021/edition-fevrier-2021/2.html>.
- Orfeuill, Jean-Pierre. 2010. "La mobilité, nouvelle question sociale ?" *SociologieS*.
- Pilloud, Romain. 2021. "Initiative pour des transports publics gratuits : pas le bon chemin pour la défense d'une mobilité plus durable." <https://www.ate-vd.ch/activites-regionales/communiques/details/article/initiative-pour-des-transports-publics-gratuits-pas-le-bon-chemin-pour-la-defense-dune-mobilite-plus-durable>.
- Polivka, Barbara. 2018. "The Great London Smog of 1952." *American Journal of Nursing*, Avril, 2018.
- Rajan, De Sudhir Chella. 1996. *The Enigma of Automobility: Democratic Politics and Pollution Control*.
- Rérat, Patrick, and Michel Bierlaire. 2017. "Les déplacements pendulaires font-ils partie du choix d'un lieu d'habitation." In *La mobilité en questions*, 141-155.
- Ripoll, Fabrice, et Jean-Pierre Orfeuill. 2015. *Accès et mobilités: les nouvelles inégalités*. N.p.: Infolio.
- Roca, René. 2021. "La formule magique de la concordance – Musée national - Blog sur l'histoire suisse." Schweizerisches Nationalmuseum (Blog).
- Sciarini, Pascal, and Matthias Finger. 1991. "LES DIMENSIONS DE L'ESPACE POLITIQUE SUISSE ET L'INTÉGRATION DE LA « NOUVELLE POLITIQUE ÉCOLOGIQUE »." *Revue française de science politique* 41 (Août): 537-559.
- Swiss Travel System AG. 2020. "Comment la Suisse est devenue une grande nation ferroviaire." <https://houseofswitzerland.org/fr/swissstories/histoire/comment-la-suisse-est-devenue-une-grande-nation-ferroviaire>.
- Taylor, Brian, and Paul Ong. 1995. *Spatial Mismatch or Automobile Mismatch? An Examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas*.

Tribillon, Jean-François. 2002. *L'urbanisme*. N.p.: La Découverte.

Union des Villes Suisses. 2019. *Comment la mobilité modèle les territoires urbains*.

Van Acker, V., P.L. Mokhtarian, and F. Witlox. 2009. *Defining the lifestyle concept An application to travel behavior research*.

ARE. (2010). *Desserte et accessibilité en Suisse*.

Basten, C. C., & Betz, F. (2012). *Beyond work ethic: Religion, individual and political*.

Bergua, F. (2007). *Réglementations des émissions et trajectoires de l'industrie automobile*.

Berroir, S., Commenges, H., Debrie, J., Maulat, J., Bordedebat, C., Blandeau, G., . . . Lanon, J. (2018). Dessine-moi une ville sans voiture : les aspirations en matière. *Nouvelles perspectives en sciences sociales*, 27-73.

Berroir, S. (2013). Le périurbain, de ville compacte à ville diffuse. (C. Images, Interviewer)

Bourdieu, P. (1972). *Esquisse d'une théorie de la pratique*.

Brechan, I. (2017). Effect of Price Reduction and Increased Service Frequency on Public Transport Travel. *Journal of Public Transportation*, 139-156.

Cerema. (2014). *Management de la mobilité et travail à distance*.

Chowdhury, S. (2017, November). Understanding Factors that Influence Transit Users' Willingness to Make Transfers. *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal*;

Corboz, A. (2001). La Suisse comme hyperville. *Le visiteur*.

Crowley, J. (2003). *The Invention of Comfort: Sensibilities and Design in Early Modern Britain and Early America*.

Demoli, Y. (2019). *Sociologie de l'automobile*.

Desmettre, S. (2009). La carte carbone : une alternative à la taxe ? *Regards croisés sur l'économie*, 145-148.

Edvardson. (1998). Causes of customer dissatisfaction-studies of public transport by the critical-incident method. *Journal of Service Theory*, 189-197.

Etat De Vaud, & LASUR. (2019). *Typologie Rythmique opérationnelle*.

Gardezi, A. (2021). The Role of Safety and Security in Public Transport.

- Genre-Grandpierre, C. (2007). Qualité de l'offre et usage du transport public en milieu urbain. *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- Gherghel, A. (2013). *La théorie du parcours de vie*. Presses Université Laval.
- Grasso, M. T. (2019). Socialization and generational political trajectories: an age, period and cohort analysis of political participation in Britain. *Journal of Elections, Public Opinion and Parties*, 199-221.
- Halloy, J. (2021). Réchauffement climatique et technologies. Quelle est la question ? *La Revue Nouvelle*, 56-62.
- Hasiak, S. (2022). La gratuité des transports sur les réseaux métropolitains : quelle place de la mesure au coeur de la stratégie électorale des dernières municipales ? *IFSTTAR*.
- Huré, M., Javary, C.-M., & Vincent, J. (2019). *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque*.
- Joule, R.-V., & Beauvois, J.-L. (2002). *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.
- Lancelot, R., & Lesnoff, M. (2005). *Sélection de modèles avec l'AIC et critères d'information*.
- Larose, F. (2011). *Comment nos aspirations de la vie quotidienne influencent notre rapport à la mobilité*. From Cités Territoires Gouvernance: http://www.citego.org/bdf_fiche-document-1129_fr.html
- LASUR. (2019). *Desserte et accessibilité en Suisse*.
- Lévy, J. (2013). Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité. *La Vie des idées*.
- Louis, C., & Martin, G. (2019). *COMMENT S'ALIGNER SUR UNE TRAJECTOIRE COMPATIBLE AVEC LES 1,5°C ?*
- Maresca, B. (2017). Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? *La Pensée écologique*, 233-251.
- Mendras, H. (2019). La fin des paysans. Vingt ans après. *EcoRev'*, 101-104.
- Peter Furth, T. M. (2009). Transfer Scheduling and Control to Reduce Passenger Waiting Time.
- Piketty, T. (2020, Mai 15). Créer une carte carbone individuelle.
- Preux, Odermatt, Perna, Marin, & Vergnenègre. (2005). Qu'est-ce qu'une régression logistique ? *Mal Respir*, 159 - 162.
- Rigal, A. (2018). *Changer le mode de vie, changer la mobilité: voiture et sobriété*. Lausanne: EPFL.
- Rouer, M. (2010). L'avenir climatique et la jeune génération. *Revue Projet*, 54-59.
- Sabzehparvar, M., & Alavi, S. H. (2015). The role of key parameters in public transportation security. *Journal of Transportation Security*, 37-40.
- Schwengler, B. (2005). Le clivage électoral catholique-protestant revisité (France, Allemagne fédérale, Suisse). *Revue française de science politique*, 381 - 413.

Sen, A. (1999). *Development as Freedom*.

Smelser, N., & Baltes, P. (2001). *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*.

Weber, M. (1904). L'Ethique Protestante et l'Esprit du Capitalisme.

Weber, M. (1922). *Économie et société*.

Wolff, P. (2006). *Étalement urbain, l'impasse urbanistique?*.

ANNEXE

ANNEXE A : Répartition des caractéristiques étudiées dans notre échantillon

<i>Caractéristiques</i>	Nombre	Pourcentage
<i>Sociodémographiques</i>		
<i>Age</i>		
Entre 18 et 24 ans	444	9.5%
Entre 25 et 44 ans	1343	28.9%
Entre 45 et 64 ans	1742	37.5%
Plus de 65 ans	1121	24.1%
<i>Genre</i>		
Femme	2440	52.5%
Homme	2210	47.5%
<i>Statut Professionnel</i>		
Occupé	3009	64.8%
Inactif	1636	35.2%
<i>Niveau éducation</i>		
Primaire	700	15.1%
Secondaire	2427	52.4%
Tertiaire	1504	32.5%
<i>Revenu du ménage</i>		
Faible	1390	35.5%
Moyen	1758	44.9%
Elevé	764	19.5%
<i>Enfant(s)</i>		
Oui	2022	43.5%
Non	2624	56.5%
<i>Profils Rythmiques</i>		
<i>Complexité</i>		
Oui	926	31.2%
Non	2040	68.8%
<i>Contrainte Temporelle</i>		
Oui	1052	35.5%
Non	1914	64.5%
<i>Dispersion Spatiale</i>		
Oui	1102	37.2%
Non	1864	62.8%

Accessibilité aux modes de transport

<i>Voiture Disponible</i>		
Oui	3387	83.9%
Non	648	16.1%
<i>Abonnement aux TPs</i>		
Oui	1114	24%
Non	3536	76%
<i>Permis de conduire</i>		
Oui	3967	85.3%
Non	683	14.7%
<i>Voiture par personne ayant un permis</i>		
Pas de voiture	339	7.8%
Moins d'une voiture pour deux	2238	51.6%
Moins d'une voiture par personne	1235	28.5%
Une voiture par personne et plus	528	12.2%
<i>Catégorie de desserte en TPs</i>		
Bonne	1513	33.9%
Mauvaise	2316	51.8%
Médiocre	638	14.3%

Territoire

<i>Type d'habitat</i>		
Commune urbaine d'une grande agglomération	1135	24.4%
Commune urbaine d'une agglomération moyenne	1191	25.6%
Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	725	15.7%
Commune périurbaine de forte densité	288	6.2%
Commune périurbaine de moyenne densité	507	10.9%
Commune périurbaine de faible densité	220	4.7%
Commune d'un centre rural	147	3.2%
Commune rurale en situation centrale	307	6.6%
Commune rurale périphérique	130	2.8%
<i>Religion historique du canton de domicile</i>		
Catholique	2152	46.3%
Protestant	2498	53.7%
<i>Langue du canton de domicile</i>		
Alémanique	2981	64.1%
Latin	1669	35.9%

ANNEXE B1 : Régression multinomiale en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence

POUR	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value		
	Intercepte			0.31	0.20	0.50	0.000***	
	Caractéristiques socio-économiques							
	Age	Entre 18 et 24 ans		0.53	0.40	0.80	0.007**	
		Entre 25 et 44 ans		0.53	0.40	0.72	0.000***	
		Entre 45 et 64 ans						
		Plus de 65 ans		0.98	0.62	1.53	0.920	
	Genre	Femme						
		Homme		1.07	0.84	1.38	0.574	
	Statut d'emploi	Occupé						
		Inactif		1.43	0.98	2.11	0.066 •	
	Niveau d'éducation	Primaire			0.61	0.36	1.02	0.061 •
		Secondaire						
		Tertiaire			1.88	1.44	2.46	0.000 ***
	Enfants	Non						
		Oui		0.98	0.74	1.30	0.899	
	Revenu du ménage	Faible			0.57	0.41	0.80	0.001 **
		Moyen						
		Elevé			1.65	1.22	2.23	0.001**
	Profils rythmiques							
Complexité	Peu Complexe							
	Complexe		0.73	0.55	0.98	0.036*		
Contrainte Temporelle	Pas de contrainte							
	Contraint		1.26	0.98	1.62	0.072 •		
Dispersion Spatial	Proche du domicile							
	Loin du domicile		0.82	0.63	1.06	0.135		
Accessibilité et desserte								
Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture			2.47	1.59	3.84	0.000***	
	Moins d'une voiture pour deux							
	Moins d'une voiture par personne			0.57	0.42	0.78	0.000***	
	Une voiture par personne et plus			0.47	0.26	0.83	0.010*	
Possession d'un abonnement TPs	Non							
	Oui		1.18	0.86	1.61	0.300		
Possession permis	Oui							
	Non		0.38	0.05	3.06	0.365		
Possession d'une voiture	Oui							
	Non		1.48	1.06	2.07	0.022*		
Catégorie de desserte en TP	Bonne			1.05	0.78	1.42	0.745	
	Mauvaise							
	Médiocre			0.97	0.65	1.45	0.867	

POUR SOUS CONDITIONS	Territoires					
	Religion du canton	Protestant				
		Catholique	0.96	0.74	1.24	0.752
	Langue du canton	Alémanique				
		Latin	0.54	0.40	0.71	0.000***
	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération				
		Commune urbaine d'une petite agglomération	1.08	0.75	1.54	0.686
		Commune périurbaine de forte et moyenne densité	0.90	0.62	1.32	0.596
		Commune périurbaine de faible densité	0.82	0.36	1.85	0.634
		Commune rurale en situation centrale et périphérique	0.94	0.57	1.56	0.809
		Commune d'un centre rural	0.83	0.39	1.76	0.630
	Caractéristiques socioéconomiques					
	Intercepte		0.25	0.15	0.40	0.000***
	Age	Entre 18 et 24 ans	0.85	0.49	1.50	0.580
		Entre 25 et 44 ans	0.95	0.70	1.29	0.762
Entre 45 et 64 ans						
Plus de 65 ans		1.58	0.97	2.58	0.064 •	
Genre	Femme					
	Homme	0.80	0.62	1.04	0.001 •	
Statut d'emploi	Occupé					
	Inactif	1.13	0.75	1.71	0.544	
Niveau d'éducation	Primaire	0.30	0.15	0.59	0.000***	
	Secondaire					
	Tertiaire	1.67	1.27	2.21	0.000***	
Enfants	Non					
	Oui	1.16	0.86	1.56	0.334	
Revenu du ménage	Faible	0.69	0.49	0.96	0.029*	
	Moyen					
	Elevé	1.14	0.82	1.58	0.447	
Profils Rythmiques						
Complexité	Peu complexe					
	Complexe	0.92	0.68	1.24	0.58	
Contrainte Temporelle	Pas de contrainte					
	Contraint	1.06	0.81	1.38	0.697	
Dispersion Spatial	Proche du domicile					
	Loin du domicile	0.83	0.63	1.09	0.188	
Accessibilité et desserte						
Nombre de voiture par personne du	Pas de voiture	1.88	1.14	3.11	0.013*	
	Moins d'une voiture pour deux					
	Moins d'une voiture par personne	0.77	0.56	1.06	0.103	

ménage ayant un permis	Une voiture par personne et plus	0.79	0.47	1.35	0.390
Possession d'un abonnement TP	Non				
	Oui	1.44	1.04	1.99	0.030*
Possession permis	Oui				
	Non	1.48	0.48	4.51	0.493
Possession d'une voiture	Oui				
	Non	0.99	0.68	1.45	0.978
Catégorie de desserte en TP	Bonne	0.89	0.64	1.24	0.500
	Mauvaise				
	Médiocre	1.01	0.69	1.50	0.946
Territoires					
Religion du canton	Protestant				
	Catholique	0.95	0.73	1.24	0.717
Langue du canton	Alémanique				
	Latin	0.59	0.44	0.79	0.000***
Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération				
	Commune urbaine d'une petite agglomération	0.69	0.45	1.07	0.095 •
	Commune périurbaine de forte et moyenne densité	1.11	0.77	1.62	0.578
	Commune périurbaine de faible densité	1.26	0.64	2.50	0.505
	Commune rurale en situation centrale et périphérique	1.05	0.63	1.75	0.85
	Commune d'un centre rural	1.20	0.60	2.40	0.612

Déviance résiduelle : 3312

Critère d'information d'Akaike AIC : 3428

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.16

ANNEXE B2 : Régression multinomiale en ce qui concerne le financement des infrastructures routières

Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte		1.47	7.39	28.33	0.000***
Caractéristiques socio-économiques					
Age	Entre 18 et 24 ans	1.03	0.54	1.94	0.937
	Entre 25 et 44 ans	1.51	1.02	2.25	0.041*
	Entre 45 et 64 ans				
	Plus de 65 ans	0.69	0.39	1.19	0.183
Genre	Femme				
	Homme	1.25	0.91	1.72	0.165
Statut d'emploi	Occupé				
	Inactif	0.92	0.57	1.49	0.742
Niveau d'éducation	Primaire	0.89	0.52	1.52	0.663
	Secondaire				
	Tertiaire	0.62	0.43	0.89	0.009**
Enfants	Non				
	Oui	0.97	0.67	1.42	0.893
Revenu du ménage	Faible	1.11	0.74	1.66	0.620
	Moyen				
	Elevé	1.04	0.68	1.59	0.849
Profils rythmiques					
Complexité	Peu Complexe				
	Complexe	1.09	0.76	1.58	0.631
Contrainte Temporelle	Pas de contrainte				
	Contraint	0.83	0.60	1.15	0.26
Dispersion Spatial	Proche du domicile				
	Loin du domicile	1.16	0.82	1.62	0.406
Accessibilité et desserte					
Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.39	0.24	0.66	0.000***
	Moins d'une voiture pour deux				
	Moins d'une voiture par personne	1.24	0.82	1.89	0.312
	Une voiture par personne et plus	1.49	0.71	3.13	0.296
Possession d'un abonnement TPs	Non				
	Oui	0.62	0.42	0.91	0.016*
Possession permis	Oui				
	Non	0.96	0.25	3.74	0.951
Possession d'une voiture	Oui				
	Non	0.63	0.41	0.94	0.027*
Catégorie de desserte en TP	Bonne	0.79	0.53	1.17	0.234
	Mauvaise				
	Médiocre	0.65	0.40	1.06	0.084 •

POUR SOUS CONDITIONS	Territoires					
	Religion du canton	Protestant				
		Catholique	1.27	0.88	1.84	0.207
	Langue du canton	Alémanique				
		Latin	0.71	0.51	1.00	0.505 •
	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande agglomération				
		Commune urbaine d'une agglomération moyenne	0.93	0.57	1.52	0.776
		Commune urbaine d'une petite agglomération	0.61	0.35	1.06	0.078 •
		Commune périurbaine	1.09	0.62	1.93	0.766
		Commune rurale en situation centrale	1.17	0.50	2.73	0.722
		Commune d'un centre rural ou en périphérie	0.89	0.39	2.06	0.792
	Caractéristiques socioéconomiques					
		Intercepte	5.59	2.59	12.10	0.000***
	Age	Entre 18 et 24 ans	0.71	0.33	1.52	0.376
		Entre 25 et 44 ans	1.03	0.65	1.62	0.907
	Entre 45 et 64 ans					
	Plus de 65 ans	0.48	0.25	0.95	0.034*	
Genre	Femme					
	Homme	0.54	0.37	0.75	0.001**	
Statut d'emploi	Occupé					
	Inactif	1.14	0.5	1.99	0.658	
Niveau d'éducation	Primaire	0.54	0.27	1.08	0.083 •	
	Secondaire					
	Tertiaire	0.85	0.56	1.29	0.445	
Enfants	Non					
	Oui	1.26	0.82	1.93	0.301	
Revenu du ménage	Faible	0.97	0.60	1.56	0.890	
	Moyen					
	Elevé	0.93	0.57	1.53	0.780	
Profils Rythmiques						
Complexité	Peu complexe					
	Complexe	0.85	0.55	1.31	0.458	
Contrainte Temporelle	Pas de contrainte					
	Contraint	1.02	0.70	1.51	0.897	
Dispersion Spatial	Proche du domicile					
	Loin du domicile	1.06	0.71	1.58	0.779	
Accessibilité et desserte						
Nombre de voiture par personne du	Pas de voiture	0.57	0.32	1.03	0.064 •	
	Moins d'une voiture pour deux					
	Moins d'une voiture par personne	0.63	0.38	1.04	0.068 •	

ménage ayant un permis	Une voiture par personne et plus	0.71	0.28	1.80	0.476
Possession d'un abonnement TP	Non				
	Oui	1.02	0.65	1.59	0.943
Possession permis	Oui				
	Non	1.06	0.20	5.57	0.942
Possession d'une voiture	Oui				
	Non	0.66	0.41	1.07	0.095 •
Catégorie de desserte en TP	Bonne	0.72	0.45	1.14	0.162
	Mauvaise				
	Médiocre	0.70	0.39	1.26	0.233
Territoires					
Religion du canton	Protestant				
	Catholique	1.22	0.79	1.89	0.375
Langue du canton	Alémanique				
	Latin	0.66	0.44	0.98	0.041*
Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande agglomération				
	Commune urbaine d'une agglomération moyenne	0.92	0.52	1.64	0.782
	Commune urbaine d'une petite agglomération	0.50	0.26	0.96	0.039*
	Commune périurbaine	0.92	0.72	1.78	0.802
	Commune rurale en situation centrale	0.71	0.26	1.95	0.503
	Commune d'un centre rural ou en périphérie	0.63	0.23	1.74	0.374

Déviance résiduelle : 2787

Critère d'information d'Akaike AIC : 2904

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.13

ANNEXE B3 : Régression multinomiale en ce qui concerne le financement des transports publics

Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte		3.02	1.86	4.91	0.000***
Caractéristiques socio-économiques					
Age	Entre 18 et 24 ans	0.92	0.51	1.68	0.792
	Entre 25 et 44 ans	0.90	0.65	1.22	0.493
	Entre 45 et 64 ans				
	Plus de 65 ans	1.15	0.70	1.88	0.589
Genre	Femme				
	Homme	0.77	0.59	1.01	0.060 •
Statut d'emploi	Occupé				
	Inactif	1.33	0.86	2.05	0.197
Niveau d'éducation	Primaire	1.51	0.91	2.48	0.108
	Secondaire				
	Tertiaire	1.40	1.04	1.89	0.029*
Enfants	Non				
	Oui	1.58	1.17	2.15	0.003**
Revenu du ménage	Faible	0.90	0.64	1.26	0.538
	Moyen				
	Elevé	0.94	0.66	1.34	0.744
Profils rythmiques					
Complexité	Peu Complexe				
	Complexe	0.78	0.59	1.08	0.148
Contrainte Temporelle	Pas de contrainte				
	Contraint	1.21	0.91	1.62	0.191
Dispersion Spatial	Proche du domicile				
	Loin du domicile	0.85	0.64	1.12	0.245
Accessibilité et desserte					
Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	1.12	0.78	2.97	0.221
	Moins d'une voiture pour deux				
	Moins d'une voiture par personne	0.85	0.61	1.17	0.315
	Une voiture par personne et plus	0.57	0.36	0.91	0.019*
Possession d'un abonnement TPs	Non				
	Oui	2.03	1.34	3.08	0.000***
Possession permis	Oui				
	Non	0.63	0.18	2.17	0.46
Possession d'une voiture	Oui				
	Non	2.22	1.367	3.63	0.001**
Catégorie de desserte en TP	Bonne	1.02	0.72	1.43	0.929
	Mauvaise				
	Médiocre	0.80	0.55	1.18	0.268

	Territoires					
	Religion du canton	Protestant				
		Catholique	1.31	1.00	1.73	0.054 •
	Langue du canton	Alémanique				
		Latin	2.01	1.48	2.73	0.000*
	Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération				
		Commune urbaine d'une petite agglomération	0.60	0.41	0.88	0.009**
		Commune périurbaine de forte et moyenne densité	0.81	0.55	1.20	0.294
		Commune périurbaine de faible densité	1.10	0.52	2.34	0.805
		Commune rurale en situation centrale	0.78	0.45	1.33	0.353
	Commune d'un centre rural et en périphérie	1.487	0.736	2.97	0.280	
POUR SOUS CONDITIONS	Caractéristiques socioéconomiques					
	Intercepte		1.31	0.74	2.32	0.353
	Age	Entre 18 et 24 ans	0.98	0.48	2.00	0.964
		Entre 25 et 44 ans	1.03	0.72	1.48	0.872
		Entre 45 et 64 ans				
		Plus de 65 ans	0.97	0.53	1.76	0.910
	Genre	Femme				
		Homme	0.76	0.55	1.05	0.94 •
	Statut d'emploi	Occupé				
		Inactif	1.07	0.64	1.79	0.792
	Niveau d'éducation	Primaire	1.16	0.63	2.13	0.640
		Secondaire				
		Tertiaire	1.45	1.02	2.05	0.039*
	Enfants	Non				
		Oui	1.25	0.88	1.79	0.216
	Revenu du ménage	Faible	0.80	0.53	1.20	0.287
		Moyen				
		Elevé	0.84	0.56	1.26	0.394
	Profils Rythmiques					
	Complexité	Peu complexe				
Complexe		0.78	0.54	1.13	0.109	
Contrainte Temporelle	Pas de contrainte					
	Contraint	1.40	1.00	1.96	0.05*	
Dispersion Spatial	Proche du domicile					
	Loin du domicile	1.00	0.72	1.39	0.985	
Accessibilité et desserte						
Nombre de voiture par	Pas de voiture	0.72	0.31	1.65	0.433	
	Moins d'une voiture pour deux					

personne du ménage ayant un permis	Moins d'une voiture par personne	1.01	0.69	1.46	0.977
	Une voiture par personne et plus	0.67	0.38	1.20	0.179
Possession d'un abonnement TP	Non				
	Oui	1.27	0.78	2.07	0.345
Possession permis	Oui				
	Non	0.66	0.14	3.11	0.603
Possession d'une voiture	Oui				
	Non	1.96	1.12	3.42	0.018*
Catégorie de desserte en TP	Bonne	0.96	0.64	1.44	0.828
	Mauvaise				
	Médiocre	0.90	0.57	1.41	0.641
Territoires					
Religion du canton	Protestant				
	Catholique	0.90	0.65	1.25	0.540
Langue du canton	Alémanique				
	Latin	1.30	0.90	1.86	0.16
Type d'habitat	Commune urbaine d'une grande et moyenne agglomération				
	Commune urbaine d'une petite agglomération	0.69	0.44	1.09	0.112
	Commune périurbaine de forte et moyenne densité	0.92	0.58	1.45	0.713
	Commune périurbaine de faible densité	1.34	0.57	3.14	0.501
	Commune rurale en situation centrale	0.95	0.50	1.78	0.866
	Commune d'un centre rural et en périphérie	1.665	0.75	3.63	0.218

Déviance résiduelle : 3396

Critère d'information d'Akaike AIC : 3512

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.09

ANNEXE C1.1 : Régression binomiale entre les habitants des petites agglomérations refusant une augmentation du prix de l'essence par rapport à ceux des communes périurbaines de forte densité

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value	
Intercepte			2.21	1.17	4.21	0.015*	
Socio démographiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.95	0.38	2.40	0.918	
		Entre 25 et 44 ans	1.04	0.58	1.85	0.899	
		Entre 45 et 64 ans					
		Plus de 65 ans	0.88	0.43	1.81	0.736	
	Niveau d'éducation	Primaire	1.96	0.91	4.22	0.088 •	
		Secondaire					
		Tertiaire	1.08	0.63	1.90	0.771	
	Revenu	Faible	0.68	0.37	1.22	0.196	
Moyen							
Elevé		0.74	0.38	1.43	0.374		
Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe					
		Complexe	1.16	0.67	1.99	0.599	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	2.70	0.7	10.39	0.149	
		Moins d'une voiture pour deux					
		Moins d'une voiture par personne	1.03	0.59	1.77	0.925	
		Une voiture par personne et plus	1.99	1.10	3.44	0.035*	
	Possession d'une voiture	Oui					
		Non	0.98	0.46	2.08	0.961	
	Possession d'un abonnement TP	Non					
	Oui	1.13	0.57	2.25	0.727		
Territoire	Langue Canton	Alémanique					
		Latin	0.71	0.42	1.20	0.199	

Déviance résiduelle : 406

Critère d'information d'Akaike AIC : 436

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.16

ANNEXE C1.2 : Régression binomiale entre les habitants des communes périurbaines de faible densité refusant une augmentation du prix de l'essence par rapport à ceux des centres ruraux

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			0.40	0.12	1.32	0.133
Socio démographiques	Age	Entre 18 et 24 ans	1.73	0.51	3.68	0.440
		Entre 25 et 44 ans	1.25	0.40	2.67	0.623
		Entre 45 et 64 ans				
		Plus de 65 ans	1.70	0.56	4.36	0.433
	Niveau d'éducation	Primaire	1.24	0.28	4.22	0.742
		Secondaire				
		Tertiaire	0.83	0.28	1.90	0.670
	Revenu	Faible	0.92	0.19	1.70	0.864
Moyen						
Elevé		0.86	0.23	2.45	0.790	
Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe				
		Complexe	2.91	1.91	3.20	0.038*
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.00	0.00	2.5	0.981
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	2.01	0.46	3.51	0.157
		Une voiture par personne et plus	1.86	0.55	2.52	0.359
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	0.75	0.24	2.57	0.662
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		1.11	0.20	2.84	0.895	
Territoire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	1.22	0.67	2.10	0.538

Déviante résiduelle : 143

Critère d'information d'Akaike AIC : 173

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.29

ANNEXE C1.3 : Régression binomiale entre les habitants des communes rurales en situation centrale refusant une augmentation du prix de l'essence par rapport à ceux des centres ruraux

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			1.61	0.67	3.88	0.291
Socio démographiques	Age	Entre 18 et 24 ans	1.05	0.28	3.90	0.944
		Entre 25 et 44 ans	0.67	0.31	1.45	0.315
		Entre 45 et 64 ans				
		Plus de 65 ans	0.75	0.23	2.52	0.642
	Niveau d'éducation	Primaire	1.74	0.57	5.38	0.333
		Secondaire				
		Tertiaire	0.97	0.45	2.10	0.943
	Revenu	Faible	1.09	0.48	2.51	0.834
Moyen						
Elevé		1.32	0.51	3.38	0.565	
Profils Rythmiques	Complexité	Peu complexe				
		Complexe	3.91	1.55	7.85	0.004**
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.00	0.00	10.98	0.978
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	0.73	0.33	1.61	0.434
		Une voiture par personne et plus	1.13	0.37	3.44	0.824
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	1.57	0.44	2.36	0.418
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		0.94			0.923	
Territoire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	1.017			0.969

Déviante résiduelle : 200

Critère d'information d'Akaike AIC : 230

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.17

ANNEXE C2.1 : Régression binomiale entre les habitants des grandes agglomérations soutenant plus d'investissement dans les infrastructures routières par rapport à ceux des agglomérations moyennes

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			0.51	0.38	0.67	0.000***
Socio démographiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.89	0.57	1.39	0.604
		Entre 25 et 44 ans	1.22	0.94	1.58	0.144
		Entre 45 et 64 ans				
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.92	0.69	1.24	0.583
		Primaire				
		Secondaire				
	Genre	Tertiaire				
Femme						
Homme		1.09	0.87	1.36	0.457	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	1.32	0.87	1.36	0.219
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	0.74	0.57	0.97	0.027*
		Une voiture par personne et plus	0.67	0.42	1.07	0.096 •
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	1.08	0.77	1.51	0.653
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		1.82	1.38	2.41	0.000***	
Territoire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	1.53	0.22	1.92	0.192

Déviance résiduelle : 1804

Critère d'information d'Akaike AIC : 1830

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.15

ANNEXE C2.2 : Régression binomiale entre les habitants des communes périurbaines de forte densité soutenant plus d'investissement dans les infrastructures routières par rapport à ceux des petites agglomérations

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			2.42	1.58	3.70	0.000*
Socio démographiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.98	0.51	1.86	0.947
		Entre 25 et 44 ans	0.86	0.51	1.86	0.466
		Entre 45 et 64 ans				
		Plus de 65 ans	0.94	0.59	1.51	0.808
	Niveau d'éducation	Primaire	0.67	0.45	1.07	0.073 •
		Secondaire				
		Tertiaire	0.97	0.67	1.42	0.888
Genre	Femme					
	Homme	1.00	0.71	1.42	0.992	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	2.40	0.77	3.43	0.130
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	0.84	0.57	1.23	0.365
		Une voiture par personne et plus	1.06	0.57	1.98	0.858
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	1.23	0.72	2.11	0.445
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		0.60	0.37	0.99	0.047	
Terri- toire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	0.86	0.59	1.26	0.431

Déviante résiduelle : 801

Critère d'information d'Akaike AIC : 827

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.13

ANNEXE C2.3 : Régression binomiale entre les habitants des communes rurales en situation centrale soutenant plus d'investissement dans les infrastructures routières par rapport à ceux des centres ruraux

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			0.41	0.22	0.77	0.005**
Socio démographiques	Age	Entre 18 et 24 ans	0.93	0.37	2.31	0.870
		Entre 25 et 44 ans	1.09	0.61	1.94	0.800
		Entre 45 et 64 ans				
	Niveau d'éducation	Plus de 65 ans	0.75	0.35	1.60	0.460
		Secondaire				
		Tertiaire	1.20	0.68	2.11	0.526
	Genre	Femme				
Homme		0.96	0.58	1.58	0.869	
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	3.35	1.55	4.43	0.015*
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	0.79	0.45	1.41	0.431
		Une voiture par personne et plus	1.14	0.49	2.66	0.758
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	0.71	0.30	1.67	0.431
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		0.82	0.33	2.00	0.657	
Terri- toire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	2.34	1.28	4.30	0.006**

Déviante résiduelle : 381

Critère d'information d'Akaike AIC : 407

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.18

ANNEXE C3.1 : Régression binomiale entre les habitants des grandes agglomérations soutenant plus d'investissement dans les transports publics par rapport à ceux des agglomérations de taille moyenne

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			0.47	0.33	0.67	0.000***
Socio démographiques	Niveau d'éducation	Primaire	1.64	0.99	2.71	0.056 •
		Secondaire				
		Tertiaire	0.87	0.61	1.23	0.421
	Enfants	Non				
Oui		1.24	0.90	1.73	0.192	
Profils Rythmiques	Contrainte Temporelle	Non contraint				
		Contraint	1.18	0.85	1.73	0.327
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	0.73	0.41	1.33	0.307
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	1.43	0.98	2.10	0.062 •
		Une voiture par personne et plus	0.95	0.48	1.89	0.884
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	1.42	0.93	2.18	0.107
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		0.96	0.64	1.44	0.843	
Territoire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	0.56	0.40	0.79	0.001**

Déviante résiduelle : 887

Critère d'information d'Akaike AIC : 909

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.15

ANNEXE C3.2 : Régression binomiale entre les habitants des centres ruraux soutenant plus d'investissement dans les transports publics par rapport à ceux des communes rurales en situation centrale

Catégorie	Paramètre	Variable	OR	2.5%	97.5%	p-value
Intercepte			0.35	0.16	0.74	0.006**
Socio démographiques	Niveau d'éducation	Primaire	0.59	0.18	1.95	0.385
		Secondaire				
		Tertiaire	1.40	0.65	3.02	0.387
	Enfants	Non				
Oui		0.69	0.34	1.40	0.304	
Profils Rythmiques	Contrainte Temporelle	Non contraint				
		Contraint	1.06	0.52	2.18	0.868
Accessibilité et desserte	Nombre de voiture par personne du ménage ayant un permis	Pas de voiture	3.22	0.45	5.03	0.243
		Moins d'une voiture pour deux				
		Moins d'une voiture par personne	2.19	1.02	4.68	0.044*
		Une voiture par personne et plus	0.75	0.20	2.74	0.659
	Possession d'une voiture	Oui				
		Non	0.81	0.28	2.33	0.700
	Possession d'un abonnement TP	Non				
Oui		1.52	0.60	3.87	0.380	
Territoire	Langue Canton	Alémanique				
		Latin	1.52	0.55	4.02	0.138

Déviante résiduelle : 196

Critère d'information d'Akaike AIC : 218

Pseudo R-Squared de Nagelkerke : 0.15

ANNEXE D1 : Fréquence des façons de rendre les Transports publics plus attrayants au sein de la population

	Oui	Non
<i>Plus de correspondance</i>	13,8%	86,2%
<i>Plus de fréquence</i>	22,3%	77,7%
<i>Plus de confort et sécurité</i>	12,2%	87,8%
<i>Réduire le prix</i>	28,7%	71,3%

ANNEXE D2 : Correspondance et opinion en ce qui concerne le financement des transports publics

	<i>Meilleure correspondance</i>	Oui	Non
<i>Financement des transports publics</i>			
<i>Pour</i>		14.6%	85.4%
<i>Pour sous conditions</i>		13.9%	86.1%
<i>Contre</i>		13.7%	86.3%
<i>Total</i>		14.4%	85.6%

P value = 0.768

ANNEXE D3 : Fréquence et opinion en ce qui concerne le financement des transports publics

<i>Fréquence plus importante</i>	Oui	Non
<i>Financement des transports publics</i>		
<i>Pour</i>	24.0%	76.0%
<i>Pour sous conditions</i>	22.9%	77.1%
<i>Contre</i>	18.1%	81.9%
<i>Total</i>	23.0%	77.0%

P value = 0.007

ANNEXE D4 : Confort / Sécurité et opinion en ce qui concerne le financement des transports publics

	Oui	Non
<i>Plus grand Confort / Sécurité</i>		
<i>Financement des transports publics</i>		
<i>Pour</i>	12.2%	87.8%
<i>Pour sous conditions</i>	14.4%	85.6%
<i>Contre</i>	11.6%	88.4%
<i>Total</i>	12.5%	87.5%

P value = 0.190

ANNEXE D4 : Prix et opinion en ce qui concerne le financement des transports publics

	<i>Diminution du prix</i>	Oui	Non
<i>Financement des transports publics</i>			
<i>Pour</i>		28.9%	71.1%
<i>Pour sous conditions</i>		32.3%	67.7%
<i>Contre</i>		28.0%	72.0%
<i>Total</i>		29.4%	70.6%

P value = 0.119

ANNEXE D5 : Correspondance et opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence

<i>Meilleure correspondance</i>	Oui	Non
<i>Augmentation Prix Essence</i>		
<i>Pour</i>	15.6%	84.4%
<i>Pour sous conditions</i>	15.0%	85.0%
<i>Contre</i>	13.5%	86.5%
<i>Total</i>	14.0%	86.0%

P value = 0.268

ANNEXE D6 : Fréquence et opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence

<i>Fréquence plus importante</i>	Oui	Non
<i>Augmentation Prix Essence</i>		
<i>Pour</i>	24.9%	75.1%
<i>Pour sous conditions</i>	27.1%	72.9%
<i>Contre</i>	21.4%	78.6%
<i>Total</i>	22.7%	77.3%

P value = 0.031*

ANNEXE D7 : Confort / Sécurité et opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence

<i>Plus grand Confort / Sécurité</i>	Oui	Non
<i>Augmentation Prix Essence</i>		
<i>Pour</i>	13.6%	86.4%
<i>Pour sous conditions</i>	16.7%	83.3%
<i>Contre</i>	11.3%	88.7%
<i>Total</i>	12.4%	87.6%

P value = 0.000***

ANNEXE D8 : Prix et opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence

	<i>Diminution du prix</i>	Oui	Non
<i>Augmentation Prix Essence</i>			
<i>Pour</i>		24.6%	75.4%
<i>Pour sous conditions</i>		27.7%	72.3%
<i>Contre</i>		30.4%	69.6%
<i>Total</i>		29.1%	70.9%

P value = 0.005**

ANNEXE E1 : Fréquence de l'acceptabilité de certaines politiques de mobilité envisageable

	Pour	Pour sous conditions	Contre
<i>Augmenter le prix de l'essence</i>	16,7%	12,8%	70,6%
<i>Taxe d'entrée dans les agglomérations</i>	23,6%	11,8%	64,5%
<i>Augmentation du prix de la vignette</i>	41,5%	19,4%	39,1%
<i>Echelonnage du prix des TPs</i>	34,3%	11,3%	54,4%

ANNEXE E2 : Lien entre l'opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence et l'introduction d'une taxe d'entée en ville

<i>Introduction taxe d'entrée</i> <i>Augmentation Prix de l'essence</i>	Pour	Pour sous con- di- tions	Contre
<i>Pour</i>	46.2%	11.1%	42.7%
<i>Pour sous conditions</i>	21.5%	26.2%	52.3%
<i>Contre</i>	18.4%	9.4%	72.2%
<i>Total</i>	23.5%	11.8%	64.7%

P value = 0.000***

ANNEXE E3 : Lien entre l'opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence et l'augmentation du prix de la vignette

<i>Augmenter prix de la vignette</i>	Pour	Pour sous conditions	Contre
<i>Pour</i>	75.8%	10.0%	14.2%
<i>Pour sous conditions</i>	51.1%	32.0%	16.8%
<i>Contre</i>	31.5%	19.1%	49.4%
<i>Total</i>	41.4%	19.3%	39.3%

P value = 0.000***

ANNEXE E4 : Lien entre l'opinion en ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence et l'augmentation du prix de la vignette

<i>Echelonnage prix TPs</i>	Pour	Pour sous conditions	Contre
<i>Augmentation Prix de la vignette</i>			
<i>Pour</i>	38.2%	10.3%	51.4%
<i>Pour sous conditions</i>	31.0%	19.3%	49.7%
<i>Contre</i>	34.1%	10.2%	55.7%
<i>Total</i>	34.4%	11.4%	54.2%

P value = 0.000***

LISTE DES GRAPHIQUES

<i>Graphique 1: Répartition de la population Suisse selon les 10 profils rythmiques Source : cahiers du LASUR 36B</i>	<i>25</i>
<i>Graphique 2: Répartition modale de chaque profil rythmique Source : cahiers du LASUR 36B</i>	<i>26</i>
<i>Graphique 3: Répartition de l'échantillon selon les caractéristiques sociodémographiques étudiées.....</i>	<i>40</i>
<i>Graphique 4: : Répartition de l'échantillon selon les composantes principales des profils rythmiques.....</i>	<i>43</i>
<i>Graphique 5: Répartition de l'échantillon selon les caractéristiques d'accessibilité aux modes de transport..</i>	<i>44</i>
<i>Graphique 6: Répartition de l'échantillon selon la typologie d'habitat de l'OFS de 2012</i>	<i>47</i>
<i>Graphique 7: Répartition de l'échantillon selon la religion et la langue du canton de domicile</i>	<i>48</i>
<i>Graphique 8: Réponse des enquêtés à la question : Etes-vous pour l'augmentation du prix de l'essence afin de financer les couts de notre système de transport? Source : MRMT 2015.....</i>	<i>49</i>
<i>Graphique 9: Réponse des enquêtés à la question : Les recettes doivent-elles être utilisées pour l'amélioration du trafic routier? Source : MRMT 2015.....</i>	<i>50</i>
<i>Graphique 10: Réponse des enquêtés à la question : Les recettes doivent-elles être utilisées pour la promotion des transports publics? Source : MRMT 2015</i>	<i>50</i>
<i>Graphique 11: Avis de la population enquêtés au sujet des 4 politiques de mobilités considérées.....</i>	<i>114</i>
<i>Graphique 12: Croisement entre l'opinion des individus sur l'augmentation du prix de l'essence et leur opinion sur d'autres mesures.....</i>	<i>115</i>
<i>Graphique 13: Avis de la population enquêtés sur la façon de rendre les TPs plus attrayant.....</i>	<i>118</i>
<i>Graphique 14: Croisement entre l'opinion des individus au sujet des investissements dans les transports publics et le but d'investissement indiqué</i>	<i>119</i>
<i>Graphique 15: Croisement entre l'opinion des individus au sujet de l'augmentation du prix de l'essence et la façon de rendre les TPs plus attrayants</i>	<i>120</i>

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1 Formes de mobilité selon les temporalités sociales. Source: "Accès et mobilité" - J.P. Orfeuil, F. Ripoll</i>	9
<i>Tableau 2: Résultats des votations liés aux politiques de mobilité depuis 1998 en Suisse</i>	53
<i>Tableau 3 Paramètre de la catégorisation des communes suisses selon le niveau géographique d'urbanisation</i>	33
<i>Tableau 4: Catégorisation des communes suisses urbaines selon le nombre d'habitants</i>	33
<i>Tableau 5: Catégorisation des communes suisses périurbaines selon la densité HEN</i>	33
<i>Tableau 6: Paramètre de la catégorisation des communes suisses selon la typologie des communes et typologie urbain-rural 2012 de l'OFS</i>	34
<i>Tableau 7: Vue d'ensemble des 9 types de communes au niveau de leur taille, le nombre d'emploi et habitants</i>	35
<i>Tableau 8: Résultats selon les types de communes des votations liés aux politiques de dissuasion automobiles</i>	63
<i>Tableau 9: Résultats selon les types de communes des votations liés aux politiques d'amélioration des infrastructures routières</i>	65
<i>Tableau 10: Résultats selon les types de communes des votations liés aux politiques de promotion des transports publics</i>	68
<i>Tableau 11: Catégories d'arrêt en fonction du moyen de transport et de la qualité de la desserte</i>	28
<i>Tableau 12: Classes de desserte des transports publics et distance jusqu'à l'arrêt</i>	29
<i>Tableau 13: Caractéristiques principales des profils rythmiques de mobilité. Source : cahiers du LASUR 36B</i>	25
<i>Tableau 14: Questions étudiés concernant les politiques de mobilité. Source : MRMT 2015</i>	49
<i>Tableau 15: Composantes Principales des profils rythmiques</i>	42
<i>Tableau 16: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence</i>	73
<i>Tableau 17: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions</i>	74
<i>Tableau 18: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence</i>	75
<i>Tableau 19: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions</i>	76
<i>Tableau 20: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence</i>	77
<i>Tableau 21: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions</i>	78
<i>Tableau 22: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence</i>	79
<i>Tableau 23: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour la mesure d'augmenter le prix de l'essence sous conditions</i>	79
<i>Tableau 24: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières</i>	81
<i>Tableau 25: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières sous conditions</i>	82
<i>Tableau 26: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières</i>	83

<i>Tableau 27: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières sous conditions</i>	<i>83</i>
<i>Tableau 28: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières.....</i>	<i>83</i>
<i>Tableau 29: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières sous conditions</i>	<i>84</i>
<i>Tableau 30: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières.....</i>	<i>85</i>
<i>Tableau 31: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les infrastructures routières sous conditions.....</i>	<i>86</i>
<i>Tableau 32: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics</i>	<i>87</i>
<i>Tableau 33: Caractéristiques socio-économiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics sous conditions.....</i>	<i>88</i>
<i>Tableau 34: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics.....</i>	<i>88</i>
<i>Tableau 35: Profils rythmiques et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont l'investissement dans les transports publics sous conditions.....</i>	<i>89</i>
<i>Tableau 36: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics.....</i>	<i>90</i>
<i>Tableau 37: Accessibilité, desserte et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics sous conditions.....</i>	<i>91</i>
<i>Tableau 38: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics.....</i>	<i>91</i>
<i>Tableau 39: Territoires et régression multinomiale en ce qui concerne ceux qui sont pour l'investissement dans les transports publics sous conditions.....</i>	<i>92</i>
<i>Tableau 40: Tableau récapitulatif des paramètres significatifs pour l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation du prix de l'essence.....</i>	<i>94</i>
<i>Tableau 41: Tableau récapitulatif des paramètres significatifs pour l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation de l'investissement dans les infrastructures routières</i>	<i>95</i>
<i>Tableau 42: Tableau récapitulatif des paramètres significatifs pour l'acceptabilité inconditionnelle de l'augmentation de l'investissement dans les transports publics.....</i>	<i>95</i>
<i>Tableau 43 : Résultats de la votation « Loi Co2 » selon le type d'habitat</i>	<i>98</i>
<i>Tableau 44 : Paramètres significatifs pour la question de l'augmentation du prix de l'essence.....</i>	<i>98</i>
<i>Tableau 45 : Résultats de la votation « Vache à lait » selon le type d'habitat</i>	<i>99</i>
<i>Tableau 46: Paramètres significatifs pour le financement des investissements dans les infrastructures routières.....</i>	<i>99</i>
<i>Tableau 47: Résultats de la votation « Pour les transports publics » selon le type d'habitat</i>	<i>99</i>
<i>Tableau 48: Paramètres significatifs pour le financement des investissements dans les infrastructures de transport public.....</i>	<i>100</i>
<i>Tableau 49: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entres les habitants refusant l'augmentation de l'essence des communes périurbaines de forte densité par rapport à ceux des communes des petites agglomérations.....</i>	<i>101</i>
<i>Tableau 50: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entres les habitants refusant l'augmentation de l'essence des communes périurbaines de faible densité et ceux des centres ruraux.....</i>	<i>102</i>
<i>Tableau 51: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entres les habitants refusant l'augmentation de l'essence des communes rurales en situation centrale et ceux des centres ruraux.....</i>	<i>103</i>
<i>Tableau 52: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entres les habitants voulant plus d'investissements dans les infrastructures routières des communes urbaines des grandes agglomérations et ceux de agglomérations moyennes.....</i>	<i>104</i>

<i>Tableau 53: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les infrastructures routières des communes urbaines des petites agglomérations et ceux des communes périurbaines de forte densité.....</i>	<i>105</i>
<i>Tableau 54: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les infrastructures routières des centres ruraux et ceux des communes rurales en situation centrale.....</i>	<i>106</i>
<i>Tableau 55: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les transports publics des communes urbaines des agglomérations moyennes et ceux des petites agglomérations.....</i>	<i>107</i>
<i>Tableau 56: Régression binomiale des différents paramètres significatifs entre les habitants voulant plus d'investissements dans les transports publics des centres ruraux et ceux des communes rurales en situation centrale</i>	<i>108</i>
<i>Tableau 57: Résumé des politiques de mobilité à envisager selon nos résultats</i>	<i>130</i>