

ÉDITION

SPÉCIALE

FÉVRIER 2023

Mercredi 25 janvier 2023

Éric Chareyron

Directeur prospective Modes de vies et
mobilités dans les territoires

Keoscopie VII

Mieux comprendre une
société archipelisée

KEO
SCOPIE

KEO
SCOPIE

3

JEUNESSES

Un public singulier
aux profils pluriels

5

FRAGILITÉS

Écouter et prendre en
compte tous les freins à
la mobilité

6

TERRITOIRES

Comprendre leurs flux et
reflux

VILLES DÉSIRABLES

Ça marche!

8

GÉRARD CHAUSSET

Président de la Commission
Transport de Bordeaux Métropole

« LA MOBILITÉ,
POINT CLÉ POUR
LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE »

INTERVIEW

Explorer la société archipelisée

Les éditions Keoscopie passent mais ne lassent jamais. Celle qui s'est tenue le mercredi 25 janvier 2023 à la Grande Poste de Bordeaux a tenu toutes ses promesses, permettant de battre en brèche de nombreuses idées reçues mais aussi de faire émerger des signaux faibles de grande importance pour tous les acteurs de la mobilité. Retour sur l'événement.



PIERRICK POIRIER
Directeur général Keolis
Bordeaux Métropole Mobilités

« En croisant des données nationales, régionales et locales et en s'appuyant sur de grandes enquêtes affinées par ses propres études, Keoscopie nous livre des données qui montrent la complexité des mobilités »



La mobilité

dans une société archipelisée

En précisant en introduction de son intervention que le thème de cette édition de Keoscopie lui avait été notamment inspiré du livre de Jérôme Fourquet L'archipel français, Éric Chareyron a confirmé à l'échelle de la mobilité une donnée sociologique qui touche nos sociétés contemporaines. À savoir que nous vivons désormais dans des ensembles multiples et divisés, autrement dit que l'unité définie hier par « les mass media » a laissé la place à « une archipélisation » de communautés disparates et fluctuantes. L'un des exemples les plus frappants de la démonstration réalisée par le Directeur prospective Modes de vies et mobilités dans les territoires de Keolis a porté sur les jeunes. Il a montré à quel point les croyances et stéréotypes véhiculés sur ce public à la fois singulier et pluriel pouvaient nous faire oublier combien il était hétérogène et contradictoire. Même constat sur le profil des personnes aux fragilités invisibles qui ne sont pas forcément celles que vous pensez, sur le trafic aux heures de pointe, le télétravail, le poids de la voiture ou encore les solutions pour rendre la ville désirable. Gérard Chausset, Président de la Commission Transport de Bordeaux Métropole, a résumé la raison d'être de cet événement en expliquant qu'on pouvait ne pas être forcément d'accord avec telle ou telle analyse mais que les enseignements fournis permettaient de poser les sujets et d'en discuter. Autrement dit sortir de « son îlot de vérité » pour trouver ensemble les solutions de mobilité adaptées à une société archipelisée.



« Dans une société archipelisée, il faut raisonner à l'échelle de l'individu et lui permettre de se déplacer quel que soit son îlot »



L'archipel des jeunes

un public singulier aux profils pluriels

Le public des jeunes constitue une cible appréciée des transports publics. Gros consommateurs de mobilité, ils représentent une cible à fidéliser, plus sensible que d'autres à la question du réchauffement climatique. Oui mais... la réalité est plus complexe qu'on ne le pense, comme l'a démontré Keoscopie.

On représente généralement un jeune sous les traits d'un étudiant universitaire, adepte des modes de déplacement doux, urbain, grand défenseur de la transition écologique et meurtri par la crise sanitaire. Un stéréotype que Keoscopie s'est appliqué à corriger, en chassant certaines idées reçues. Ainsi, 35 % des jeunes n'ont pas le bac ou ne suivent pas d'études après, 40 % des étudiants suivent leurs cours ailleurs qu'à l'université et plus de la moitié des jeunes revendiquent un état d'esprit « positif ou plutôt positif ».

L'idée d'une jeunesse uniforme en rupture totale avec les générations précédentes constitue une autre forme de leurre. *Ringard le rêve de la maison individuelle ? 70 % y aspirent. Totalement révolu le temps de la voiture ?* Même si son image est tombée de son piédestal, elle est encore synonyme de liberté pour 4 jeunes sur 10 et le taux de permis de conduire des 25-30 ans n'a pas changé depuis 40 ans. L'automobile est même considérée comme indispensable par 93 % des ménages de 18 à 30 ans qui

vivent dans les cantons du Grand périurbain bordelais et ruraux de Gironde! Quant à savoir si tous nos enfants sont des *Greta Thunberg* dans l'âme, l'écologie n'arrive qu'en 4^e position de leurs préoccupations, derrière la santé, le pouvoir d'achat et la pauvreté! Leurs actions pour « changer la planète » n'a enfin rien de révolutionnaire: ils privilégient plutôt l'eau du robinet plutôt que l'eau en bouteille en priorité mais ne sont pas vraiment prêts à réduire leur consommation d'internet à 5h par semaine. Entendons-nous bien: l'idée n'est pas ici de juger les jeunes générations ni de sous-estimer leur sensibilité verte. Mais de montrer que des paroles aux actes, les différences sont nombreuses et varient fortement d'une typologie de jeunes à une autre. Autrement dit, il faut savoir prendre en compte les vérités multiples d'une jeunesse protéiforme, ce qui pose des questions cruciales de société. « *Comment imaginer les territoires urbains de demain si les jeunes d'aujourd'hui souhaitent vivre en maison ?* » s'interroge ainsi Éric Chareyron.

« Il faut être attentif aux signaux faibles – ceux qu'on ne voit pas forcément – et les relativiser les uns les autres »

Éric Chareyron



DES SOURCES FIABLES ET QUALITATIVES DE GRANDE ENVERGURE

En complément de données INSEE et des études du CREDOC qui suivent année après année 4 000 jeunes de 18 à 30 ans, Keoscopie a mené des enquêtes complémentaires. Leur originalité a été de s'appuyer sur des groupes de parole de 200 jeunes entre eux encadrés par des sociologues et suivis pendant 15 jours pour bâtir un questionnaire posé à plus de 2 000 jeunes dont les résultats ont été présentés à Bordeaux.

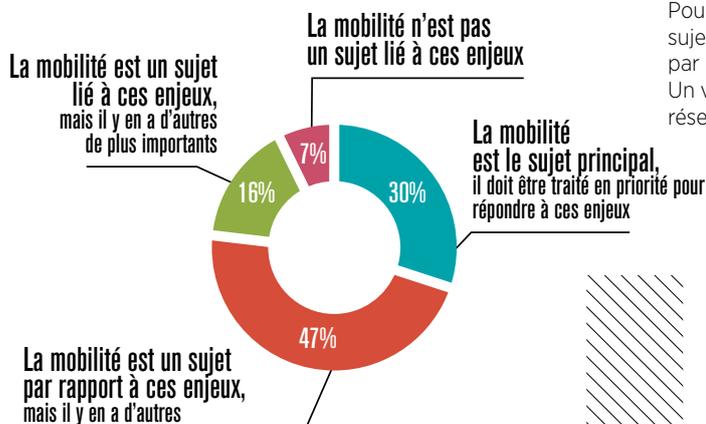


« Les jeunes de 16 à 30 ans représentent 45 % des voyageurs du réseau TBM en 2022 » d'après l'enquête de satisfaction de Bordeaux Métropole.

¹ Contre seulement 50 % à Bordeaux et à Lyon et 16 % à Paris

Mobilité et transition écologique

Les jeunes font le lien



Pour 79 % des jeunes interrogés, la mobilité est soit le sujet principal, soit un sujet important avec d'autres par rapport aux enjeux de transition écologique. Un vecteur important pour sensibiliser ce public au réseau TBM et aux modes de déplacement doux.

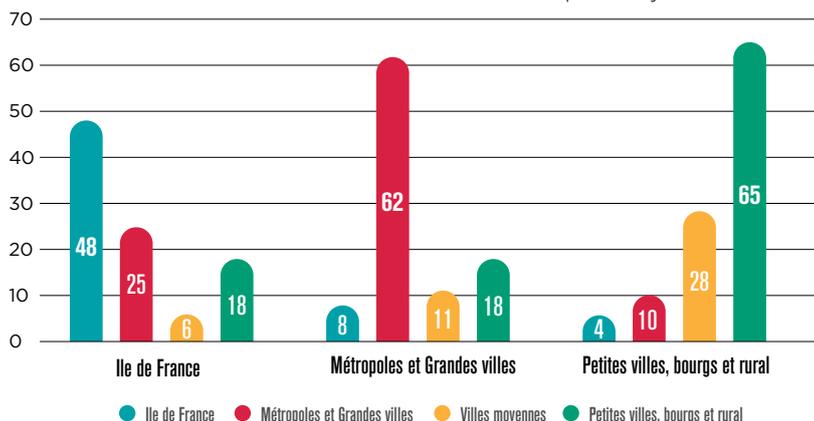
UN EXEMPLE CONCRET POUR ÉVITER « DE PASSER À CÔTÉ » !

Dans l'imaginaire collectif, l'activité principale de loisirs des jeunes consiste à sortir pour aller au restaurant ou faire la fête. On pourrait croire qu'il suffit alors de leur proposer des solutions de mobilité dans ces endroits bien identifiés pour les satisfaire. Or, l'enquête Keoscopie montre que cette activité est loin d'être prioritaire, devancée par les soirées amicales ou familiales au domicile des uns et des autres, ce qui implique un réseau dense au maillage le plus fin possible. « Il faut être attentif aux signaux faibles – ceux qu'on ne voit pas forcément – et les relativiser les uns les autres pour offrir un réseau adapté aux réalités » souligne Éric Chareyron.

Choix de villégiature

La majorité des jeunes veulent vivre là où ils habitent !

Les jeunes générations rêvent de découvrir le monde... mais la majorité souhaitent résider là où ils habitent ! Plus le lieu de villégiature est à dimension humaine, plus le désir est fort. Une donnée à rapprocher d'une autre question qui indique que les jeunes se sentent trois fois « plus habitant de leur commune » que « citoyen du monde ».



L'archipel des fragilités

Écouter et prendre en compte tous les freins à la mobilité

Entre un bassin de vie qui enregistre une forte poussée démographique, l'allongement de la durée de vie et des citoyens de tout âge victimes de souffrances invisibles, la santé et ses fragilités sont au cœur des questions de mobilité.

Avec 100 000 habitants de plus sur Bordeaux Métropole et autant en Gironde entre 2008 et 2019, la population en capacité d'utiliser régulièrement ou ponctuellement le réseau TBM a considérablement augmenté. Les personnes de plus de 60 ans ont représenté 35 % de cet accroissement au sein d'une population qui, ici comme ailleurs, vieillit. Avec, comme pour le public des jeunes, l'impérieuse nécessité de ne pas mettre toutes les personnes d'un certain âge ou d'un âge certain dans le même sac. Keoscopie s'est appliqué plus largement a montré combien les problèmes de santé nous concernaient tous avec des chiffres édifiants. Ainsi, notre pays compte 11 millions d'aidants, dont 60 % travaillent encore et 32 % se plaignent de fatigue physique. 262 000 personnes en Gironde sont en outre concernées par un dispositif d'Affection de Longue Durée, soit près de 19,4 % de la population totale de plus de 15 ans : maladies cardiaques et coronaires, tumeurs malignes, diabète, affections psychiatriques longue durée. Pour

certaines, les transports en commun représentent la seule solution pour accéder aux soins.

LES FRAGILITÉS INVISIBLES

Le travail de prospective et d'analyses de nos modes de vie a mis en exergue des situations de fragilités invisibles¹ dans le cadre d'une étude ethnographique. Sur le seul volet de la santé, le témoignage de personnes souffrant d'endométriose, de lombalgie, scoliose et autres lumbagos, de céphalées ou d'angoisses incontrôlables ont raconté leur calvaire et leur stratégie pour se déplacer. Des souffrances invisibles, souvent non revendiquées et parfois même cachées, qui génèrent un sentiment de vulnérabilité. « *La création de bancs, de cheminements piétons, de toilettes publiques, la simplification de l'information à grande échelle sont des solutions pour améliorer le vécu de ses voyageurs* » prône Keoscopie.

¹ Il y a aussi celles liées à la barrière de la langue et/ou le digital, les difficultés de se repérer dans l'espace, les peurs et inquiétudes, la fatigue psychologique, etc.

Senior et mobilité

GARE A LA STIGMATISATION !

« Moi, je ne fréquente pas les vieux ! ». Cette exclamation entendue dans la bouche d'un jeune homme de plus de 80 ans illustre à la perfection l'information de Keoscopie : les personnes à partir de 60 ans se donnent en général mentalement 15 ans de moins ! Il faut donc tenir compte de cette dimension psychologique au sein d'un archipel de seniors qui ne supportent pas d'être stigmatisés pour savoir leur parler.



« La question des fragilités est au cœur des préoccupations de Keolis Bordeaux Métropole Mobilités »

L'archipel des territoires

Comprendre les flux et reflux de mobilité

Avec 120 000 personnes qui viennent dans la métropole bordelaise depuis la Gironde pour travailler régulièrement et 800 000 pour un autre motif par mois, l'agglomération constitue un facteur d'attractivité. La compréhension fine des déplacements à différentes échelles des territoires permet de mieux répondre à ces mobilités, mais aussi de convertir de nouveaux adeptes à une mobilité alternative afin de décongestionner le trafic routier entre Bordeaux et d'autres bassins de vie.

Les logiques d'interaction entre la Métropole et ses territoires environnants sont innombrables. L'arbre des déplacements professionnels cache une forêt de motifs de mobilité. Ainsi, il a été démontré que la présence ou l'absence d'équipements de soins ou d'établissements scolaires au sein des territoires participent grandement aux flux de population. Résultat : « les occasionnels » entrants sur la métropole bordelaise peuvent être plus nombreux que « les réguliers ». La prise en compte de ces données est nécessaire pour adapter l'offre

à une demande évolutive et parfois même disruptive. Ainsi, les bourgs, petites et villes moyennes autour de Bordeaux ne sont pas forcément aspirés par l'agglomération pour le motif travail, à l'image de Langon qui enregistre chaque jour quatre fois plus d'entrants que de sortants !

SOLIDIFIER LE CHÂINON DE LA MOBILITÉ

Toutes les collectivités cherchent à décongestionner le transport routier à l'échelle d'un territoire et font des efforts en ce sens. La

solution – comme l'a démontré Keoscopie – passe par une offre complète dans une logique d'intermodalité de porte à porte combinant tous les modes de transport : train, car, tram, bus, vélo et marche... Il suffit en revanche qu'un des maillons de la chaîne fasse défaut pour que le réflexe sécuritaire de la voiture demeure. D'où la nécessité d'offrir un service complet, lisible et récurrent en termes d'information, de dessertes, de cadencement, d'horaires ou de compatibilité de titres de transport pour remporter un tel challenge. Plus facile à dire qu'à

PRENDRE DE LA DISTANCE SUR LE TÉLÉTRAVAIL

Si la crise sanitaire a inscrit le télétravail dans nos habitudes de vie, 65 % de la population active n'est pas en capacité de le pratiquer : professionnel du bâtiment, des soins aux personnes, de la restauration, du nettoyage, du transport, du commerce physique, etc. Ce qui crée d'ailleurs une forme de cassure entre salariés, au point que certains pays comme la Belgique, l'Espagne ou l'Islande testent la semaine de travail de 4 jours pour offrir aux personnes concernées un meilleur équilibre entre vie privée et vie professionnelle.

faire certes. Mais à l'heure de la crise écologique et énergétique et de l'arrivée prochaine de la ZFE sur la métropole bordelaise, le sujet est plus que d'actualité !

Villes désirables ça marche !

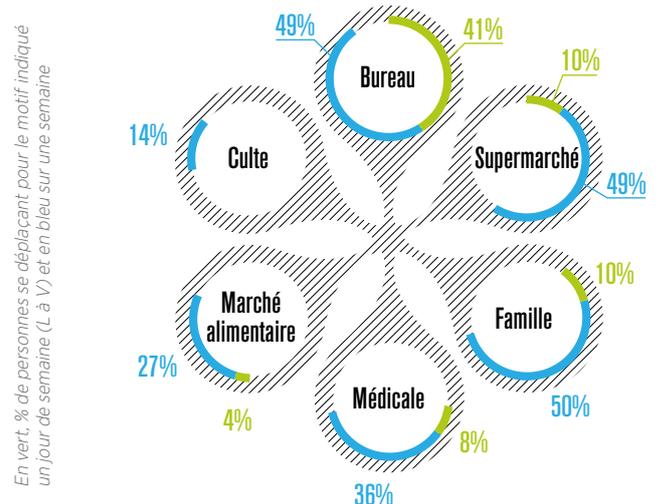
L'idée selon laquelle les grandes villes perdraient de leurs habitants au profit de zones moins urbanisées est à relativiser. Ainsi, toutes les métropoles situées sur la façade atlantique enregistrent en effet un solde migratoire positif sur la dernière décennie, dont Bordeaux Métropole. Reste que les villes doivent se rendre désirables si elles veulent continuer de séduire...

Des logements plus petits qu'hier, de nombreuses familles recomposées ou monoparentales, une augmentation du nombre de foyers sans voiture ou avec un seul véhicule, des voyageurs de plus en plus nombreux après 21h, des rythmes de vie professionnelle de plus en plus irréguliers... Les évolutions sociétales de notre métropole sont multiples. Keoscopie s'est penché plus spécifiquement sur les attentes des urbains qui aspirent à une ville pensée de plus en plus pour les piétons. Pour un trajet de plus de 15 (hors shopping et promenade) est plus de 3 fois plus élevé, renforçant ainsi des études antérieures sur les bienfaits de cette pratique. Développer la marchabilité représente donc un enjeu d'attractivité clé pour les villes qui doivent renforcer les équipements et les activités en cœur de ville : commerce, loisirs, espaces naturels, sport en salle et de plein air... L'exemple de la zone commerciale de Mérignac Soleil en cours de restructuration a été cité, l'arrivée du tram ouvrant ici de nouvelles perspectives pour lier mobilité et bien-vivre !

Mobilité et rythme de vie

LE TRAVAIL N'EST PAS LE SEUL MOTIF DE DÉPLACEMENT

Entre les personnes qui ne travaillent pas - soit une personne sur deux de plus de 15 ans - et celles qui assurent une activité depuis leur domicile, les voyageurs pour raison professionnelle ne sont pas majoritaires sur le réseau TBM. Si le travail reste le principal motif de déplacement, ce n'est pas le seul comme le confirme les chiffres ci-dessous.



« Des données pour améliorer le service rendu aux usagers »



BÉATRICE DE FRANÇOIS

Vice-présidente Transport en commun et stationnement, Maire de Parempuyre

Dans le cadre du nouveau contrat de concession de service public transport de Bordeaux Métropole, toutes les données qui permettront d'améliorer le service aux usagers nous intéressent. Je pense notamment à celles en lien avec l'attractivité globale du réseau de bus et à la désaturation du réseau de tram. L'utilisation du fleuve comme voie de communication répond à des enjeux de villes désirables, tout comme le 3^e plan vélo et le premier plan marche pour valoriser et promouvoir les modes de déplacements doux. Le désenclavement de la Presqu'île par un bouquet multimodal ou encore l'augmentation des capacités des parcs-relais traduisent notre volonté de mieux se déplacer dans toutes nos communes, dans l'intérêt de leurs habitants bien sûr, mais aussi ses nombreux visiteurs de passage.

Lutter contre les a priori et détecter les phénomènes sociologiques

1. EN QUOI LA PRISE DE CONSCIENCE QUE NOUS VIVONS DANS UNE SOCIÉTÉ ARCHIPÉLISÉE PEUT-ELLE AMÉLIORER LA MOBILITÉ SUR BORDEAUX MÉTROPOLE ?

La compréhension de cette situation permet de réfléchir en termes de services rendus à la population. Keoscopie a ainsi confirmé que les rythmes de travail en 2023 devenaient de plus en plus atypiques, ce qui implique de proposer une plus grande amplitude horaire et des fréquences adaptées quelles que soient les périodes. Ce constat conduit le réseau à étendre son offre bus jusqu'à 23h sur toutes les lignes dites Principales sur le territoire à partir de septembre prochain. Les études Keolis indiquent aussi combien nous devons comprendre les fragilités invisibles qui sont plus sensibles que les autres aux agressions de leur environnement.

2. À LA LECTURE DES ENSEIGNEMENTS DE KEOSCOPIE, QUELLES SONT LES OPPORTUNITÉS MAIS AUSSI LES MENACES POUR ASSEOIR VRAIMENT LE TRANSPORT PUBLIC COMME UN VECTEUR INCONTOURNABLE DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ?

Le déploiement prochain du dispositif ZFE-m1 – autrement dit l'interdiction progressive de circulation des véhicules les plus polluants dans l'intra-rocade sur 14 communes de Bordeaux Métropole – représente l'occasion de capter de nouveaux voyageurs et les inciter à opter pour le réseau. La mise en place de lignes de bus express électrique peut sensibiliser la fraction du public la plus proactive dans la lutte contre le réchauffement climatique. Quant au risque, il se situe dans le degré de confiance accordée aux transports publics qui ont été les victimes collatérales de la crise sanitaire. Certaines personnes

hésitent encore à reprendre le tram ou le bus car la promiscuité les inquiète. D'autres enfin ont des réticences sur la fiabilité de l'offre, ce qui nous impose la plus grande vigilance sur notre qualité de service. Une chose est sûre : utiliser le réseau et les modes de déplacements doux plutôt que la voiture individuelle, c'est agir concrètement au quotidien pour la transition écologique.

3. À TITRE PLUS PERSONNEL, QUELLES SONT LES THÉMATIQUES QUI VOUS ONT LE PLUS INTERPELLÉES AU COURS DE CETTE JOURNÉE ET POURQUOI ?

Contrairement à ce que l'on dit, la jeunesse actuelle n'est pas en rupture et adapte en volume des postures assez classiques. Ce public très hétérogène conserve notamment un lien très fort avec la voiture individuelle et, s'il revendique sa compréhension de la crise climatique, ne le traduit pas forcément dans ses priorités au quotidien. Keoscopie nous permet donc d'anticiper, en évitant des erreurs d'analyses sur la base d'a priori, mais aussi de détecter des signaux faibles qui deviendront les phénomènes sociologiques de demain.

« La qualité de l'information, le confort de conduite, la propreté ou l'ambiance sonore sont des facteurs déterminants pour elles et nous devons les prendre en compte »



« L'étude sur les jeunes est très éclairante car elle montre combien il faut être prudent vis-à-vis des stéréotypes et des effets de loupe »



PIERRICK POIRIER
Directeur général Keolis
Bordeaux Métropole

« La mobilité, point clé pour la transition écologique »



GÉRARD CHAUSSET
Adjoint au Maire de
Mérignac,
Président de la
commission Transport de
Bordeaux Métropole

Gérard Chausset a clôturé Keoscopie en soulignant l'intérêt de l'événement et en évoquant l'actualité de la mobilité sur Bordeaux Métropole.

« C'est un vrai plaisir d'assister édition après édition à Keoscopie. Je remercie à ce titre Éric Chareyron et Keolis de nous apporter des données et des éclairages qui nourrissent nos réflexions. Vous avez évoqué l'expérimentation menée sur le périmètre de Mérignac Soleil que la Métropole va essayer de modifier en profondeur dans une logique de ville désirable. Aujourd'hui même, la nouvelle voie de tram qui doit aller jusqu'à l'aéroport a été testée et son ouverture au public est programmée pour fin avril 2023. Il s'agit de l'une des dernières extensions d'un réseau qui fête cette année son

20^e anniversaire. La Métropole ne s'arrête pas pour autant d'investir avec une offre de service qui continue de s'élargir : futur bus express (Bex) de Bordeaux à Saint-Aubin de Médoc avec des bus 100 % électriques, renforcement du tram, du Bat³, du service à la demande et de nuit, création des lignes de bus express, nouvelles solutions de vélos en libre-service... »

« Il a aussi été beaucoup question aujourd'hui du rôle de la mobilité dans la lutte contre le réchauffement climatique. Pour cela, nous devons relever trois défis majeurs. Le premier est celui de

l'innovation, technologique mais aussi pratique, pour optimiser et faciliter le recours aux transports en commun décarbonés et aux modes de déplacement doux. Le second est financier car la mobilité représente un coût pour notre collectivité, de plus de 250 M€ par an, car on ne peut pas faire fonctionner un réseau si dense sans moyens ni ressources. Le troisième et dernier est culturel pour permettre à chacun de garder ses habitudes si besoin, mais de changer durablement ses comportements. Une mobilité active et vertueuse constitue un point clé pour répondre aux enjeux de la transition écologique ».

« Notre nouvelle DSP transport opérée par Keolis entend donc apporter des réponses aux problématiques « d'archipelisation » de la société qui ont été évoquées au cours de cette édition de Keoscopie »



« Dans la continuité d'un certain nombre d'actions déjà en cours, les évolutions de notre stratégie portent beaucoup sur la prise en compte des attentes et des besoins des publics évoqués lors de cette journée Keoscopie »



UNE RÉALISATION DE KEOLIS BORDEAUX MÉTROPOLE

Directeur de la publication : Pierrick Poirier • **Directeur de la Rédaction :** Aurélien Braud • **Coordination éditoriale :** Constance Chaignaud • **Rédaction :** JMLC - Jean-Michel Le Calvez • **Création graphique et mise en page :** Hypophyse • **Photos :** Keolis Bordeaux Métropole - ©Anaelb.com - ©Pascal Calmettes