



Interopérabilité et Services de Transports Personnalisés

de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socio-économique

InteroSTeP

Convention n°2010 CVS 045

Rapport final

Juin 2014



Auteurs :

Elodie Castex, TVES*, Université de Lille, Responsable scientifique

Séverine Frère, TVES*, Université du Littoral Côte d'Opale

Sylvie Mathon, CEREMA**, Lille.

Nicolas Jouve, CEREMA**, Lille.

Partenaire : Métropole Européenne de Lille (MEL)

* Le laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société (TVES) Université de Lille, Sciences et technologies et Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)

** Le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA)



Auteurs :

Elodie Castex, Maître de conférences en aménagement et urbanisme, TVES, Université de Lille, Sciences et Technologies

Séverine Frère, Maître de conférences en aménagement et urbanisme, politiste, TVES, Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)

Sylvie Mathon, Responsable du groupe mobilités et territoires, CEREMA, Lille.

Nicolas Jouve, CEREMA, Lille.

Contributeurs à la recherche :

Christelle Millien, Ingénieure d'études en sociologie, TVES, Université de Lille - InterSTeP

Manon Rousseau, Ingénieure d'études en géomatique, TVES, Université de Lille - InterSTeP

Vincent Houillon, Maître de conférences en géographie, TVES, Université de Lille

Annette Groux, Professeure en aménagement et urbanisme, TVES, Université de Lille

Christophe Gibout ; Professeur des Universités en sociologie, TVES, Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)

Guillaume Schmitt, Maître de conférences en géographie, CAHLISTE, Université de Valenciennes (UVHC)

Géraldine Bodard, CEREMA, Lille.

Thomas Durlin, CEREMA, Lille.

Alexis Marcot, Responsable du service des mobilités, Métropole Européenne de Lille (MEL)

Karine Szymanski-Pannetier, Métropole Européenne de Lille (MEL)

Mathieu Beraux, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL), Université de Lille

Baptiste Coulon, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL), Université de Lille

Paul Rigaud, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL), Université de Lille

Gauthier Ternisien, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL), Université de Lille

Pour citer ou référencer le rapport :

Castex E. (dir), Frère S., Mathon S., Jouve N., 2014, *Interopérabilité et Services de Transports Personnalisés : de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socio-économique*. Rapport final, Programme PREDIT IV GO2, 199 p.

Remerciements

L'équipe scientifique du projet InteroSTeP tient à remercier tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette recherche.

En premier lieu, les auteurs remercient les opérateurs de transport et les autorités organisatrices qui ont participé à l'enquête et pris le temps d'échanger avec nous.

Nous remercions tout particulièrement la Métropole Européenne de Lille (MEL), Alexis Marcot et Karine Szymanski-Pannetier, qui ont accepté de nous suivre sur ce projet.

L'équipe adresse également un grand merci au Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais notamment à Mme Céline Marinot et M. Sorin Arnaud ; au Conseil Général du Nord avec Mme Isabelle Hennion, M. Eric Charles, M. E. Potel et Hervé Lambert ; à Transpole et M. Olivier Decornet, à Mme Claire Lambert de Lilas Autopartage ; et aussi au SITURV, TADAO, EVEOLE, l'association VAP, les Communautés de Communes du Pays de Pévèle et de Pays Cœur de Flandres, ainsi qu'Aurélié Bousquet de la DREAL pour son aide sur les données.

Les membres de l'équipe souhaitent également remercier le PREDIT et le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie pour le soutien accordé à notre projet. Ils remercient personnellement Madame Julien Arantxa pour son aide précieuse durant la réalisation de la recherche, sans oublier le laboratoire TVES et l'Université Lille 1, Sciences et Technologies qui ont accompagné administrativement cette recherche.

Enfin, nous tenions à témoigner notre reconnaissance aux usagers des services de transport personnalisés, qui ont pris le temps de participer à l'enquête, mais aussi qui rendent possible l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité.

Table des matières

Introduction.....	7
1 Enquêteur sur les STP : objectifs, terrain d'étude et méthodologie	11
1.1 L'Aire Métropolitaine Lilloise (AML) comme terrain d'étude	12
1.1.1 Le choix du périmètre de l'étude	12
1.1.2 Présentation des ensembles urbains qui composent l'AML	13
1.1.3 Organisation des transports : une gouvernance complexe.....	15
1.1.4 Des comportements de mobilité contrastés entre l'agglomération lilloise et les autres territoires	18
1.2 Cartographie de l'offre de STP dans l'AML.....	22
1.2.1 Les services de transport personnalisés présents sur le territoire de l'étude	22
1.2.2 Quelle est la place des STP au sein du territoire d'étude ?.....	24
1.2.3 Interconnexion des STP au réseau de transport public.....	25
1.2.4 Elaboration d'une méthode pour comprendre l'organisation des trajets de covoiturage depuis le territoire d'étude.....	27
1.3 Méthodologie du travail d'enquête	30
1.3.1 La phase d'enquête par entretiens semi-directifs.....	30
1.3.2 La phase d'enquête par e-questionnaire	34
1.3.3 Retours et résultats généraux de l'enquête par e-questionnaire	35
1.3.4 Représentativité de l'échantillon	39
2 Les STP : une nouvelle famille de mode de transport ?	41
2.1 Les principaux points communs aux STP.....	41
2.1.1 Des modes interstitiels qui complètent le dispositif global en proposant des services hybrides et souples dans leur mise en œuvre.....	41
2.1.2 Un manque de lisibilité dans le système de transport lié au foisonnement de l'offre	48
2.1.3 Des phases de développement identiques liées au développement des TIC	51
2.1.4 Une emprise spatiale faible sur voirie.....	53
2.1.5 Une rentabilité encore incertaine	58
2.2 Quelles différences entre les STP ?	61
2.2.1 Des statuts et un cadre juridique plus ou moins contraignants.....	61
2.2.2 Au niveau de l'implantation des services et des types de territoires desservis	64
2.2.3 La cartographie des STP présents sur le terrain d'étude confirme les types de localisations observées au niveau national.....	66
2.3 Quels usages des STP ? Les enseignements de l'enquête par e-questionnaire	69
2.3.1 Des ressemblances au niveau des profils de répondants	69
2.3.2 La présence d'enfants dans le foyer un frein à l'utilisation des STP ?.....	73
2.3.3 L'usage des STP remet-il en cause la possession d'un véhicule personnel ?	75

2.3.4	Des divergences au niveau des usages.....	77
2.3.5	... mais également au niveau de la perception et de la connaissance des services	82
3	Zoom sur quelques STP particuliers : études de cas	85
3.1	Deux exemples de développement contrasté.....	85
3.1.1	Pourquoi le VLS s'est-il développé rapidement ?.....	85
3.1.2	Pourquoi et en quoi le TAD se démarque-t-il dans cette famille ?.....	86
3.2	Comprendre l'organisation du covoiturage dans les territoires pour mesurer le potentiel de ce STP	90
3.2.1	Une pratique encore marginale mais encouragée par les pouvoirs publics	90
3.2.2	Une offre de déplacement encore mal connue	91
3.2.3	Profil des covoitureurs étudiés dans le cadre de cette recherche	92
3.2.4	Quelle organisation des trajets de covoiturage au sein du territoire d'étude ?	93
3.2.5	Quels points de repères utilisés par les covoitureurs pour se retrouver ?	96
3.2.6	Le covoiturage : complémentarité ou concurrence avec les transports en commun ?	99
4	Effets de mode, de niches ou signal d'une transition en œuvre entre deux modèles de mobilité ?.....	101
4.1	Le foisonnement des initiatives, un révélateur du changement de modèle de mobilité ?	102
4.1.1	Le Versement Transport, une illustration de l'action datée d'une époque qui trouve ses limites lorsque le modèle évolue ?	103
4.1.2	Le multi-équipement en véhicules trouve sa source également, dans le besoin d'adapter le véhicule à l'usage.	104
4.1.3	Des valeurs de société en pleine évolution	104
4.1.4	La rationalisation de l'usage (entre location/propriété) : l'économie collaborative.....	105
4.1.5	L'open data et la nouvelle gouvernance publique	105
4.2	L'interopérabilité, un facteur déterminant pour le report vers les modes alternatifs	107
4.2.1	Une prise en compte croissante de l'interopérabilité par les opérateurs de transport présents sur le territoire	107
4.2.2	Le partage insuffisant des bases de données nuit à la mise en place d'une réelle interopérabilité entre les différents modes.	108
4.3	D'une approche mono-modale à une approche « multimodale » et personnalisée des services à la mobilité.	110
4.3.1	Les services à la mobilité : une offre marginale ou complémentaire au système des transports collectifs ?.....	110
4.3.2	Un rapport différent à l'automobile observé chez les personnes enquêtées.....	111
4.3.3	Les STP : des usages uniques ou multiples ?	112
4.3.4	Des usagers avant-gardistes de la mobilité durable ?.....	114

5	Quelle est la place des STP dans les politiques publiques ? Des modes de gouvernance à la planification.....	118
5.1	Du marketing urbain aux modes de gouvernances publiques : les STP, révélateurs de l'évolution du rôle de la puissance publique dans l'organisation des transports	118
5.1.1	Les limites de politiques publiques de transport « sectorielles » : une pluralité d'offres mais un manque de lisibilité pour l'usager	118
5.1.2	Des innovations portées par des acteurs privés en réaction aux évolutions des besoins de mobilité	120
5.1.3	La place du Transport à la Demande au sein du foisonnement des initiatives	121
5.1.4	L'émergence de politiques globales de mobilité pour l'ensemble des AOT	125
5.1.5	Des innovations nécessaires pour la gouvernance d'un nouveau système de mobilité mais des résistances au changement.....	127
5.2	Quelle est la place accordée aux STP dans les documents de planification ?.....	131
5.2.1	Une prise en compte naissante.....	131
5.2.2	... orientée avant tout vers des préoccupations environnementales et sociales.....	134
5.2.3	La planification territoriale : un outil limité ?.....	137
5.2.4	Comparaison avec l'agglomération lilloise et conclusions	140
5.2.5	De l'état des lieux aux nouvelles réflexions engagées	141
6	Comment pérenniser les STP ? pistes de réflexion.....	143
6.1	La « territorialisation personnalisée » de l'offre de transport : une question d'urbanisme en lien avec la mobilité.....	143
6.1.1	Les systèmes « à maillage fin » de stations sont adaptés aux zones denses, les services d'information conditionnent la réponse aux territoires moins denses	143
6.1.2	Compléter le système pour combler les interstices, une condition pour réduire les situations de dépendance à l'usage de la voiture-solo : l'exemple de l'Aire Métropolitaine Lilloise	144
6.2	Assurer la visibilité territoriale des services à la mobilité	152
6.2.1	Le rôle des PLU Intercommunaux (PLUI).....	152
6.2.2	Encourager la pratique du covoiturage en créant des aménagements dédiés.....	155
6.3	Une approche économique via le prisme de l' « interopérabilité » du système de transport dans son ensemble.....	157
6.3.1	Une posture renouvelée des acteurs publics ?	157
6.3.2	Efficiences globale du système multimodal et modèle économique : sortir des approches sectorielles pour appréhender la globalité du système de mobilité... ..	158
	Conclusion	162
	Bibliographie.....	164
	Liste des sigles et acronymes utilisés dans le texte.....	168
	Table des figures et des tableaux	169
	Annexes	171

Introduction

Depuis une quinzaine d'années, les études et recherches portant sur les formes alternatives à la mobilité se multiplient. Qu'il s'agisse du covoiturage et de ses différentes déclinaisons, du transport à la demande et autres taxis-motos, des systèmes d'autopartage et de vélos en libre-service, des pedibus et vélobus, la palette des possibles ne cesse de s'enrichir par petites touches et se décline au gré des territoires et des expérimentations locales. Initiatives publiques ou privées, entre particuliers ou au sein d'une association, ces panoramas ont pour points communs d'appréhender chacun des services, un par un, sans analyser l'ensemble au sein d'un seul et même système de mobilité.

Il ressort de la littérature existante que ces services sont porteurs d'innovations et souvent utilisés à des fins de marketings urbains, sortes de produits d'appel pour montrer que les choses changent. Mais globalement, ces services sont encore perçus par le grand public comme des services « à part » du système traditionnel de mobilité, réservés pour certains aux publics captifs faute de mieux (TAD, taxis sociaux...) et pour les autres, à certains usagers des centres-urbains qui s'inscrivent dans une démarche volontaire voire militante (vélos-en-libre service, autopartage). Ces services peinent à trouver leur propre modèle économique sans interventions financières publiques et souffrent globalement d'un manque de visibilité et de lisibilité pour les usagers.

Malgré tout, le foisonnement se poursuit et les services à la mobilité intègrent les réflexions menées par les collectivités locales. Le scepticisme du début des années 2000 laisse place à une intégration de plus en plus grande de ces services parmi les alternatives à la mobilité. Tous les Plans de Déplacements Urbains, Plans Climats Territoriaux ou autres schémas de mobilité durable prévoient au moins une action portant sur l'un ou plusieurs de ces services, témoins d'une forme de modernité des politiques publiques.

Parce qu'ils sont mis en avant actuellement dans les politiques publiques, les lois Grenelle I et II (2009 et 2010) ont attiré l'attention sur les modes alternatifs à l'automobile et plus particulièrement sur l'autopartage et le covoiturage. Les AOT s'interrogent aujourd'hui quant à la mise en place effective de ces modes et sur leur potentiel. Les Conseils généraux s'interrogent sur la mise en place de schémas des aires de covoiturage. Les régions cherchent à savoir si elles n'ont pas un rôle de coordination entre les différents acteurs à mener à une plus petite échelle.

Le projet de recherche InteroSTeP n'a pas vocation à établir un nième état de la connaissance de ce que le CERTU englobe dans le vocable des « Nouveaux Services à la Mobilité » (NSM). La recherche propose d'interroger la nature même de ce foisonnement comme le signal « fort » d'un changement de modèle. Loin d'être marginal, ce bouillonnement des idées et des initiatives est intrinsèquement intéressant.

La multiplication des initiatives de toutes sortes témoigne de la remise en cause du modèle traditionnel par une partie des acteurs de la société civile (particuliers, entreprises, associations, collectivités locales...) qui, de manière séparée et non concertée, expérimentent, subventionnent, testent..., jusqu'à nécessiter une coordination d'ensemble.

L'hypothèse posée par notre projet de recherche suppose une évolution en cours du modèle de mobilité. Loin d'être marginal ou secondaire, l'émergence de ces services préfigure les valeurs de référence du modèle en reconversion.

De fait, ce développement des STP correspond t-il à des effets de niches ? de mode ? Ou au contraire, est-il le marqueur d'une évolution plus profonde du modèle de mobilité durable ?

A terme, ce foisonnement révèle t'il un facteur d'inefficacité globale ? Faut-il le « canaliser » ? Ou au contraire est-il le facteur d'une adaptation inhérente à une phase transitoire ? Faut-il l'encourager et l'intégrer dans une délégation globale de services publics (DSP) pour veiller à centraliser l'ensemble des services ou plutôt le réguler par le biais des centrales de mobilités, de l'open data et de la réglementation (voirie, urbanisme) ? Dans ce cas, quel rôle donner aux collectivités locales et aux Autorités Organisatrices de Transport (AOT) en particulier ?

Pour répondre à ce questionnement la posture des participants au projet de recherche InteroSTeP a été de développer une approche globale et pluridisciplinaire.

Une vision d'ensemble des modes de déplacement qui concourent à l'émergence d'une nouvelle famille de transport

La littérature spécialisée comme scientifique compte de nombreuses publications sur chacun de ces services qui permettent de mieux en connaître les modes de fonctionnement, l'appropriation que peuvent en faire les AOT ou encore par les utilisateurs. La plupart des études et recherche réalisées se focalisent sur un ou deux modes, analysés la plupart du temps séparément. La posture de la recherche InteroSTeP a été de développer une approche globale plutôt qu'une vision mode par mode. Celle-ci est plus orientée vers la recherche de complémentarité plutôt que vers une mise en concurrence.

Cette recherche part du postulat que ces modes présentent de nombreux points en commun, soit au niveau des conditions d'émergence qui ont permis le développement de ces services, soit de leurs modes de fonctionnement, des valeurs sur lesquelles ils reposent, ou encore des profils d'utilisateurs. Ces ressemblances peuvent justifier la création d'une nouvelle famille de transport qui réinterroge l'organisation mais aussi la structuration des transports traditionnels. De ce fait, il nous a paru intéressant de nous attacher à clarifier la place de ces nouveaux modes de transport dans le paysage des transports français. Présentent-ils assez de points communs pour que l'on puisse parler de famille de transport ? Qu'est-ce qui les différencie ? Sur quels aspects se démarquent-ils ?

Très rapidement une autre question est survenue : celle de la dénomination de cette famille. Comment nommer l'ensemble formé par ces modes ? La dénomination n'est pas encore fixée au niveau national et plusieurs termes coexistent pour les désigner : NSM utilisé par le CERTU, 3^e mode par le PREDIM, modes alternatif, etc. Les différentes appellations sont utilisées indifféremment par les auteurs et défendent chacune des idées différentes : la nouveauté, l'émergence d'une nouvelle génération de modes... Néanmoins, aucune d'entre elles ne paraît satisfaisante.

Dès le départ, nous nous sommes interrogés sur ce point. Nous avons souhaité mettre l'accent sur le fait que les modes considérés se situent à l'interface des modes individuels et des modes collectifs et constituent une famille qui vient s'intercaler entre les deux précédentes. Dans ce but, nous avons

proposé un nouveau vocable, celui de *Service de Transport Personnalisé (STP)*, qui sera utilisé tout au long du rapport.

Les Services de Transport Personnalisés (STP) : définition

La recherche InteroSTeP porte sur une catégorie de modes de déplacement qui se développent fortement depuis la fin du siècle dernier, et plus encore depuis le milieu des années 2000. Ces modes tentent de combler les lacunes du système traditionnel de transports en commun, dont les impératifs de massification sont incompatibles avec une desserte totale et à toute heure du territoire, afin d'offrir de nouvelles alternatives à la voiture particulière.

Ainsi, depuis quelques années, on voit se multiplier des services de partage de la voiture – autopartage ou covoiturage – ou du vélo qui ne relèvent ni des modes individuels (marche à pied, vélo particulier, VP...) ni des transports en commun réguliers (bus, tramway, métro, train...). Ils se distinguent des premiers car ils sont organisés de manière collective, par une autorité organisatrice de transports ou par une entreprise privée : ils ne relèvent donc pas simplement de l'initiative individuelle. Ils se distinguent des seconds car ils apportent une réponse personnalisée au besoin de mobilité : l'itinéraire en TC régulier répond à un tracé prédéterminé, que l'utilisateur ne peut changer, alors que celui en vélo en libre-service, par exemple, peut varier à l'infini.

On peut donc définir cette catégorie de modes de déplacement, que nous nommons services de transport personnalisés (STP), comme l'ensemble des services de transport organisés de manière collective et proposant une offre personnalisée de mobilité.

Une approche pluridisciplinaire mobilisant des méthodes qualitatives et quantitatives

Les travaux présentés s'inscrivent dans une philosophie pluridisciplinaire. Ils associent des enseignants-chercheurs des Universités Lille 1 et du Littoral Côte d'Opale (ULCO) et des membres du CEREMA (ex-CETE Nord-Picardie). Dès le départ, la volonté de l'équipe a été de diversifier les approches avec des sensibilités disciplinaires et des visions du territoire différentes. Pour compléter l'approche, nous nous sommes appuyés sur les acteurs du territoire (Autorité organisatrices de transport, Opérateurs de transport...).

Nos analyses ont porté sur le territoire de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML), même si pour les besoins de la recherche d'autres terrains ont pu être ponctuellement investis. Seule la partie française de l'AML a été investiguée. La question transfrontalière n'étant pas l'objet du projet. Ce territoire très vaste (563 communes) présente l'avantage de compter un grand nombre de STP en fonction, parmi lesquels se trouve toute la gamme des STP issus d'initiatives publiques comme privées. Par ailleurs, du point de vue géographique ce territoire est très intéressant car il comprend une grande variété d'espaces aux densités et configurations très différentes.

Une enquête à l'aide d'entretiens a été réalisée auprès des acteurs du territoire (Autorités Organisatrices de transport et exploitants de transport) et les usagers ; Elle a été complétée par des analyses quantitatives : avec la réalisation d'une enquête auprès des usagers par e-questionnaire et avec la constitution d'une base de données sur le covoiturage au sein de l'AML.

Organisation du rapport

Le rapport final présente les principaux résultats du projet de recherche. Il s'organise autour des grands questionnements qui ont guidé notre réflexion tout au long de ce travail.

Avant de rentrer dans le détail des résultats, nous avons souhaité revenir sur quelques points inhérents à notre démarche. Ainsi, la première partie présente la démarche et les caractéristiques du terrain d'étude. Le lecteur y trouvera également une présentation de la méthodologie employée avec des éléments de cadrage sur les résultats produits : un retour sur les enquêtes qualitatives et quantitatives (nombre de réponses reçues, répartition géographique des répondants, répartition par sexe, représentativité...), sur la constitution de la base de données sur le covoiturage (nombre de trajets référencés, sites consultés etc.).

La deuxième partie est consacrée à la définition de cette famille. Elle débute par une réflexion sur les principaux points communs aux STP. Les résultats de l'enquête par e-questionnaire seront ici mobilisés pour souligner les ressemblances et les dissemblances entre ces modes à travers les réponses des usagers des STP. De ce fait, dans cette partie l'approche est globale, les STP sont comparés les uns aux autres de manière transversale dans les différentes sous-parties en fonction des thèmes évoqués.

La troisième partie, nommée « étude de cas », vient nourrir la précédente réflexion en se focalisant cette fois-ci sur un seul service de transport à la fois. Dans un premier temps, nous avons souhaité faire un « zoom » sur le VLS et le TAD. Ces deux modes de déplacement connaissent une évolution contrastée, il nous a paru intéressant de revenir sur les éléments explicatifs de ce développement différencié afin d'en tirer des enseignements. Dans un second temps, la moitié du rapport est consacrée à l'étude des déplacements de covoiturage à l'intérieur de la zone d'étude. Il s'agissait ici de compléter les connaissances sur ce mode de déplacement.

La quatrième partie s'interroge sur ce que révèle ce foisonnement des STP et sur les possibilités offertes par l'open data et la nouvelle gouvernance publique. Est-il le marqueur d'une évolution plus profonde du modèle de mobilité durable ? Dans ce but, nous nous intéresserons notamment aux pratiques multimodales des usagers : utilisent-ils des STP seuls ou combinés avec d'autres modes de déplacement ou même d'autres STP ?

La cinquième partie s'intéresse à la question de la gouvernance. A l'aide des entretiens réalisés auprès des AOT, nous avons cherché à comprendre comment les STP sont envisagés par les acteurs locaux. Dans un second temps, nous avons élargi la recherche à d'autres territoires à travers des entretiens et l'étude des documents de planification. Nous avons cherché à voir comment les STP sont mentionnés dans les documents d'urbanisme : où sont-ils mentionnés ? Comment ? Dans quels types de documents ?

A partir de ces matériaux, la dernière partie propose des pistes de réflexion pour pérenniser les STP.

1 Enquêter sur les STP : objectifs, terrain d'étude et méthodologie

Le projet de recherche a débuté en janvier 2011, il a été financé par le Ministère du Développement durable dans le cadre du PREDIT IV. Il a été porté par L'université de Lille 1 en association avec l'Université du Littoral (ULCO) et le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) Nord-Picardie devenu aujourd'hui le CEREMA.

Dès le départ, une des ambitions du projet de recherche était de **mélanger différentes approches** :

- **disciplinaires** en premier lieu. Un des objectifs du projet de recherche était d'associer aménageurs, politistes, urbanistes, géographes, sociologues... pour travailler sur un sujet par essence transversal qui ne saurait relever d'une seule discipline. La recherche s'inscrit donc dans une philosophie d'interdisciplinarité ;
- **du territoire** en second lieu, les approches varient entre les enseignants-chercheurs et les membres du CETE. Les premiers pratiquent le territoire et rencontrent les acteurs locaux dans le cadre de leurs missions d'enseignements, mais également de recherche ; Les seconds sont quotidiennement au contact des acteurs locaux lors de leurs différentes missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), ou lors de la réalisation d'études pour le compte des différents organismes régionaux...
- Enfin, les approches **méthodologiques** : un des objectifs était d'utiliser à la fois des méthodes qualitatives et des méthodes quantitatives pour explorer le sujet de recherche, tester les hypothèses et créer de nouvelles données en plus de celles déjà connues grâce l'état de l'art...

En parallèle, une démarche a été entreprise avec les différents acteurs du territoire concernés par l'étude afin de les associer au projet. Dans le cadre du partenariat, la Métropole Européenne de Lille (MEL), encore nommée Lille Communauté Urbaine de Lille (LMCU) au moment de la recherche, a participé à la construction de cette dernière. Les acteurs du territoire ont notamment contribué à l'élaboration du questionnement et la préparation de la phase d'enquête. Dans un second temps, différents organismes du territoire (Conseil Régional, Conseils Généraux, AOTU...) ont été interrogés par entretiens lors de la phase d'enquête. Ils ont été invités par la suite à participer à un séminaire de restitution afin d'engager une discussion collective sur les résultats (cf. Castex et *al.* 2012). L'enjeu était de créer les conditions d'une réflexion avec les acteurs locaux qui visait à enrichir la recherche mais également à nourrir leurs propres projets en cours. La recherche a été ainsi menée comme une opportunité d'éclairer des politiques publiques en œuvre.

L'objet de cette partie est d'éclairer le lecteur sur les postulats et les différents choix méthodologiques de la recherche afin qu'il puisse comprendre les résultats présentés par la suite. Elle commencera par présenter le terrain qui a été retenu pour la recherche. La seconde sous-partie sera dédiée au travail de SIG et de base de données constitué afin de recensement et cartographier les STP. Enfin, la dernière sous-partie sera consacrée au travail d'enquête qui comporte un volet qualitatif et un volet quantitatif. Après avoir présenté la méthodologie d'enquête (types d'entretiens réalisés, constitution d'un e-questionnaire) nous présenterons les résultats généraux issus de l'enquête quantitative.

1.1 L'Aire Métropolitaine Lilloise (AML) comme terrain d'étude

Les analyses présentées dans InterOSTeP portent majoritairement sur le territoire de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML). Avant de présenter les caractéristiques propres à ce territoire et ainsi préciser le contexte géographique dans lequel s'inscrit la recherche, nous avons souhaité revenir dans un premier temps sur les raisons qui ont poussé les membres de l'équipe InterOSTeP à retenir ce périmètre.

1.1.1 Le choix du périmètre de l'étude

L'objectif initial de l'équipe était de travailler à une échelle plus vaste que celle de la communauté urbaine de Lille de façon à ne pas se limiter à une vision urbaine des déplacements. En effet, les services de transport étudiés, ne se cantonnent pas au seul cadre urbain. Leurs rayons d'action, mais aussi leurs implantations, dépassent largement les frontières des Périmètres de Transport Urbains (PTU). Les déplacements réalisés en STP peuvent concerner les espaces périurbains mais également des déplacements de plus longue distance de ville à ville comme dans le cas du covoiturage. En effet, l'agglomération lilloise entretient des liens très forts avec l'ex-bassin minier, situé au sud (de Bethune à Valenciennes), qui se caractérisent par de nombreux déplacements vers la métropole Lilloise. Il nous a paru pertinent de les inclure dans notre analyse. À cette fin, nous avons retenu un territoire en cours de construction : le périmètre de l'AML.

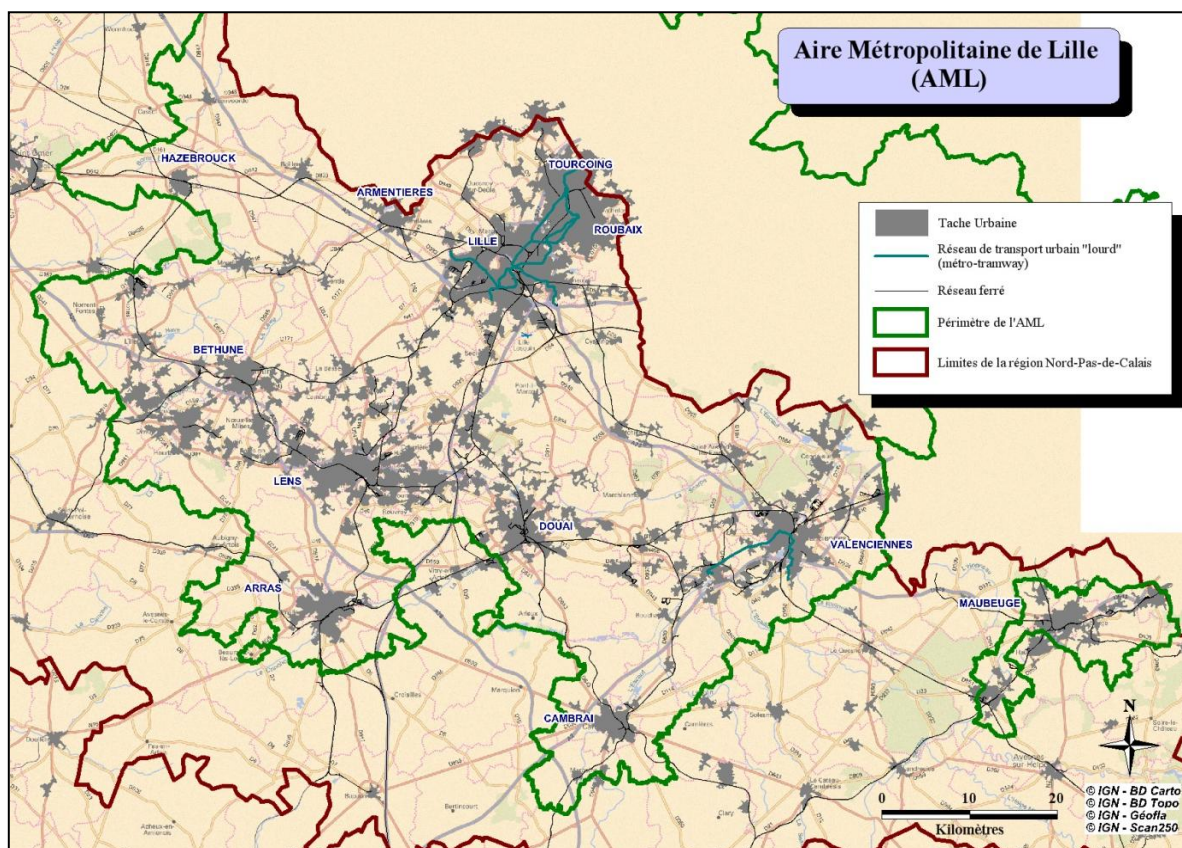


Figure 1 : Périmètre du territoire d'étude : l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML)

L'AML est un territoire de coopération politique. L'ambition de cette démarche dite « AML » était de proposer un format original de travail à une échelle non institutionnelle mais proche du bassin de vie. L'Aire Métropolitaine de Lille (AML) est le périmètre qui a semblé pertinent aux acteurs du territoire pour confronter les points de vue et constituer un capital commun de connaissances indépendamment de toute phase de planification. Basée sur le principe du volontariat, elle privilégie des lieux d'échanges et de réflexions permettant de co-construire une vision du territoire et de ses enjeux croisés (urbanisme, environnement, transports, aménagements, logements, ...). Les réflexions menées dans ce cadre partenarial et non obligatoire ont permis aux acteurs de disposer d'éléments qui ont servi par la suite lors de l'élaboration des Schémas Régionaux sur les thématiques du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE et SRCE). Partagées et co-construites, elles peuvent être versées aux diagnostics de toute autre démarche de planification menée par les acteurs de l'AML (SCOT, PLUI, etc.).

Ce territoire a été retenu car il se situe à une échelle intermédiaire à celle de la Région et celle de l'agglomération Lilloise, tout en présentant une certaine cohérence territoriale (Figure 1). En effet, il dépasse les frontières de la Communauté Urbaine de Lille (LMCU) et intègre une grande partie du périurbain lillois¹. De plus, il comprend les territoires ayant des relations fortes avec la principale agglomération du Nord-Pas-de-Calais dont notamment l'ex-bassin minier (Douaisis, Valenciennois, Lens-Liévin...) qui se manifestent notamment par des migrations alternantes importantes (Insee Nord-Pas-de calais, 2011).

Du point de vue géographique, ce territoire très vaste (563 communes) est très intéressant car il comprend une diversité d'espaces aux densités et configurations très différentes. En effet, l'AML regroupe aussi bien des espaces très fortement urbanisés que des espaces moyennement ou faiblement denses. De même, l'AML comprend des villes de petite, moyenne et grande taille, des espaces industriels en difficultés comme des espaces qui connaissent un dynamisme économique important et enfin des espaces aux caractéristiques rurales plus marquées.

En outre, le territoire d'étude s'étend également sur plusieurs aires urbaines et présente une organisation urbaine régionale originale, qui ressemble davantage à un type rhénan qu'à un schéma cristallin. La densité de villes et la densité du peuplement y atteint un niveau très élevé, proche de celui observé en Belgique, aux Pays-Bas ou dans l'ouest de l'Allemagne (Figure 2). La grande zone de densification urbaine constituée de la métropole lilloise et de l'ex-bassin minier (au sud) s'apparente davantage aux ensembles Rhin-Ruhr ou Rhin-Neckar allemands.

1.1.2 Présentation des ensembles urbains qui composent l'AML

L'aire urbaine lilloise, qui constitue le premier ensemble urbain régional, est une véritable conurbation dominée par Lille. Malgré la désindustrialisation accélérée de Roubaix et Tourcoing, anciens pôles majeurs de l'industrie textile, l'agglomération lilloise demeure tripolaire par le poids démographique acquis des deux autres villes-centres. L'ensemble de l'agglomération constitue un ensemble de 1,2 millions d'habitants, ce qui en fait la 4^{ème} aire urbaine nationale après celles de Paris, Lyon et Marseille.

¹ L'AML, dans sa version politique, comprend une partie belge. Cependant, dans le cadre du projet de recherche, seule la partie française de l'AML a été investiguée. La question des déplacements transfrontaliers entre des pays aux normes et législations différentes, n'était pas l'objet de ce projet.

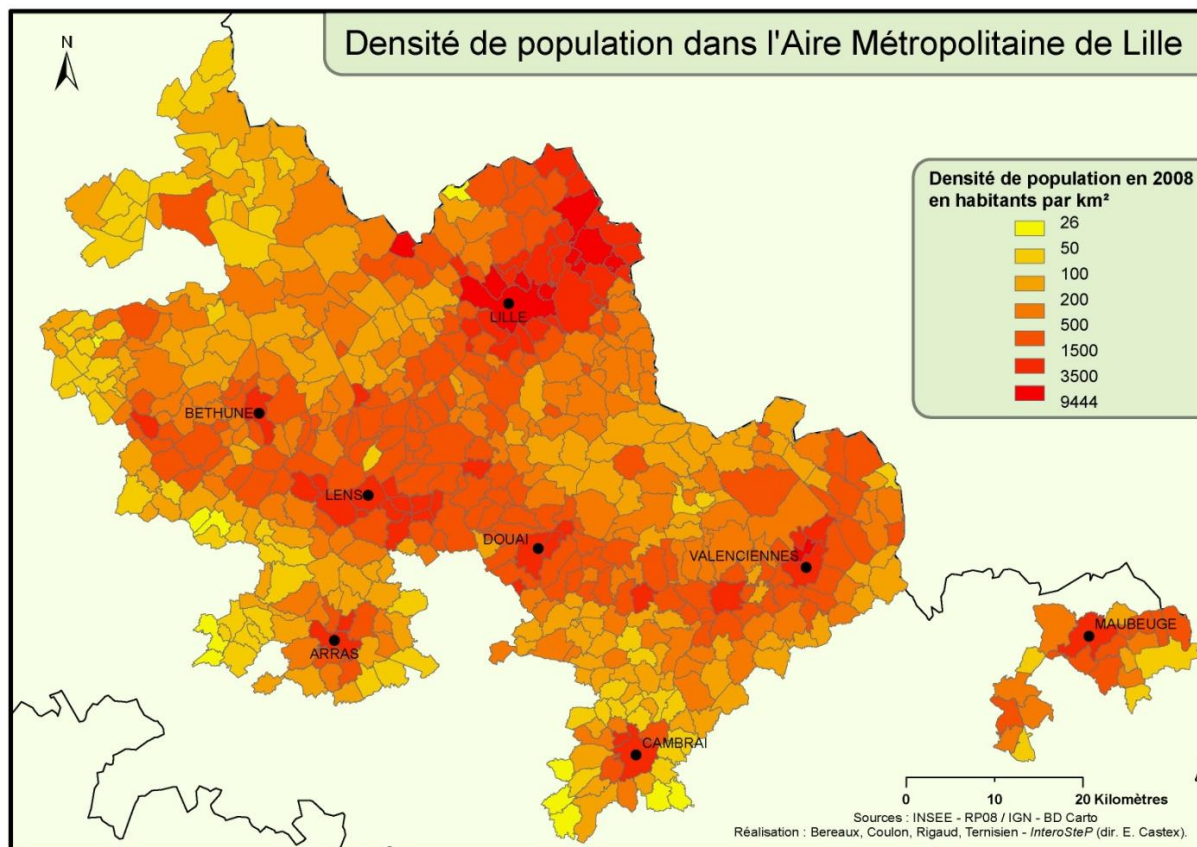


Figure 2 : Densités communales au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML)

Le modèle d'agglomération structurée par une ville-centre dominant une banlieue géographiquement bien définie est encore beaucoup plus incertain dans le cas du deuxième ensemble urbain régional : l'ex bassin minier. Ce vaste ensemble de 120 km sur 20 km environ, étiré d'ouest en est, se structure autour de quatre centres urbains ayant jusqu'à une date récente très peu de liaisons entre-eux. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un réseau urbain mais d'une nébuleuse urbaine sans hiérarchisation nette. Relativement à la taille des aires urbaines², les fonctions urbaines sont à la fois déficientes qualitativement et partagées spatialement. Des « villes moyennes » pré-industrielles (Bethune, Lens, Douai, Valenciennes) dominent cependant cet ensemble mais leur proximité géographique crée toutefois des concurrences et des complémentarités fortes. Hormis l'agglomération valenciennoise à l'est, plus autonome, elles sont également soumises à une forte mais inégale influence fonctionnelle du pôle lillois situé à quelques dizaines de kilomètres au nord. Enfin, plus au Sud, Arras et Cambrai constituent deux pôles autonomes. La particularité de ce territoire est d'être discontinu et de comporter une « enclave », le territoire de Maubeuge. Comme ce dernier participe à la construction de l'Aire Métropolitaine Lilloise, nous avons pris le parti de l'inclure dans nos analyses.

² Selon la nomenclature de l'Insee en aire urbaine en 2006 : Douai-Lens (546 000 habitants) se situe au 12^{ème} rang national, Valenciennes (398000 habitants) au 19^{ème} rang et Bethune (269 000) au 32^{ème}.

1.1.3 Organisation des transports : une gouvernance complexe

L'AML est relativement bien dotée en infrastructures routières et ferroviaires (Figure 3). La Région Nord-Pas-de Calais y propose une offre ferroviaire en TER importante. Plusieurs lignes traversent le territoire du Nord au Sud (Lignes Lille-Arras ; Lille-Douai...) mais également Est en Ouest (Lille-Valenciennes ; Lens-Douai-Valenciennes) le long desquelles se situent de nombreuses gares en activités.

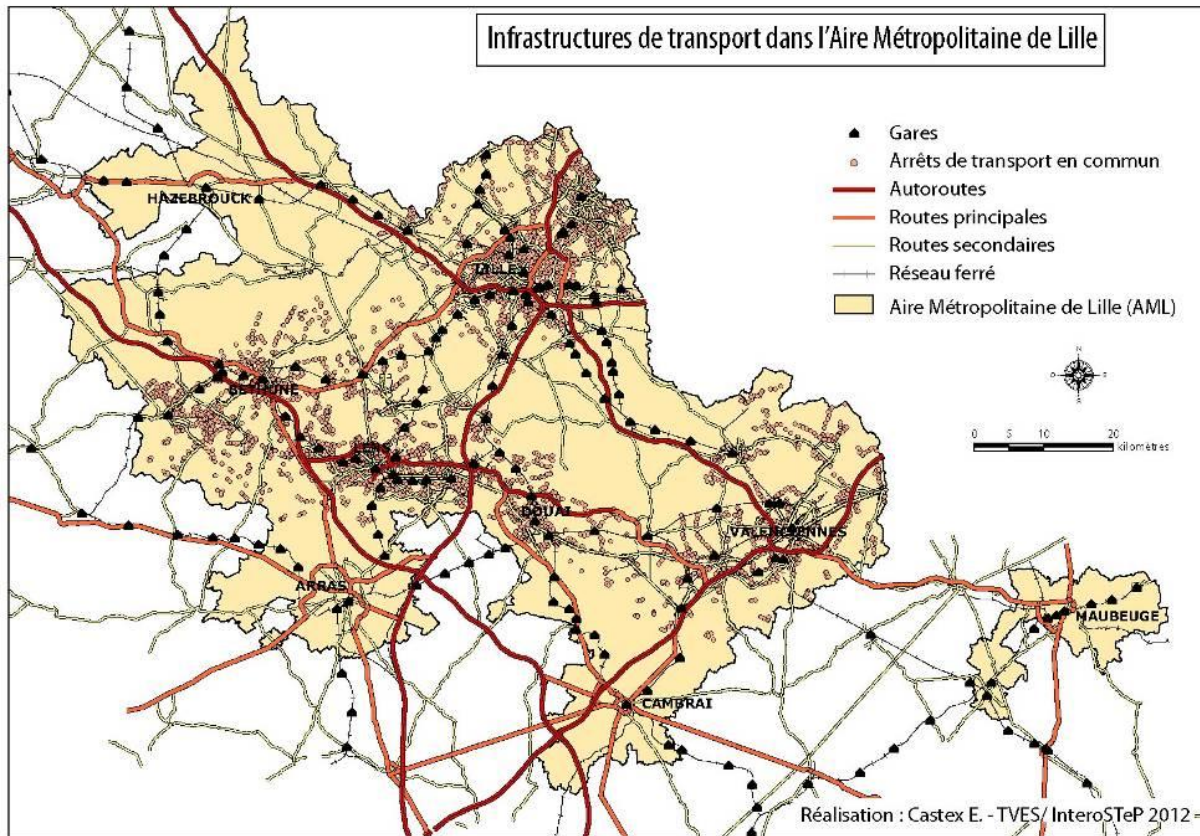


Figure 3 : Infrastructures routières et ferrées au sein de l'AML

L'organisation des transports urbains s'effectue autour de sept périmètres de transport urbains (PTU) de taille assez inégale, dont les frontières ne couvrent qu'une partie des aires urbaines (à l'exception de Maubeuge cf. Figure 4). Si les PTU sont assez inégaux en termes de taille mais également de population desservies, ils se caractérisent également par des différences au niveau de l'offre de transport.

Le premier PTU en termes de population et d'offre de transport est de lui de la Communauté Urbaine de Lille (LMCU). Il compte plus d'un million de personnes réparties sur 87 communes. Le réseau lillois assuré par *Transpole* (groupe Kéolis) compte plusieurs Transport en Commun en Site Propre (TCSP), à savoir 2 lignes de métro et 2 de tramway, plusieurs lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en plus d'une quarantaine de lignes de bus et de navettes de centre-villes.

Le 2^e PTU en termes de surface est celui du SMT Artois Gohelle (115 communes) qui s'étend sur plusieurs Communautés d'Agglomération et rassemble les villes de Lens, Béthune, Hénin, Carvin. Si ce PTU est plus étendu, il compte moitié moins d'habitants (env. 600 000). Le réseau TADAO, exploité

par Kéolis, comprend un réseau de bus très étendu mais sur des communes aux densités plus faibles que sur l'agglomération lilloise comme nous avons déjà pu le constater sur la Figure 2.

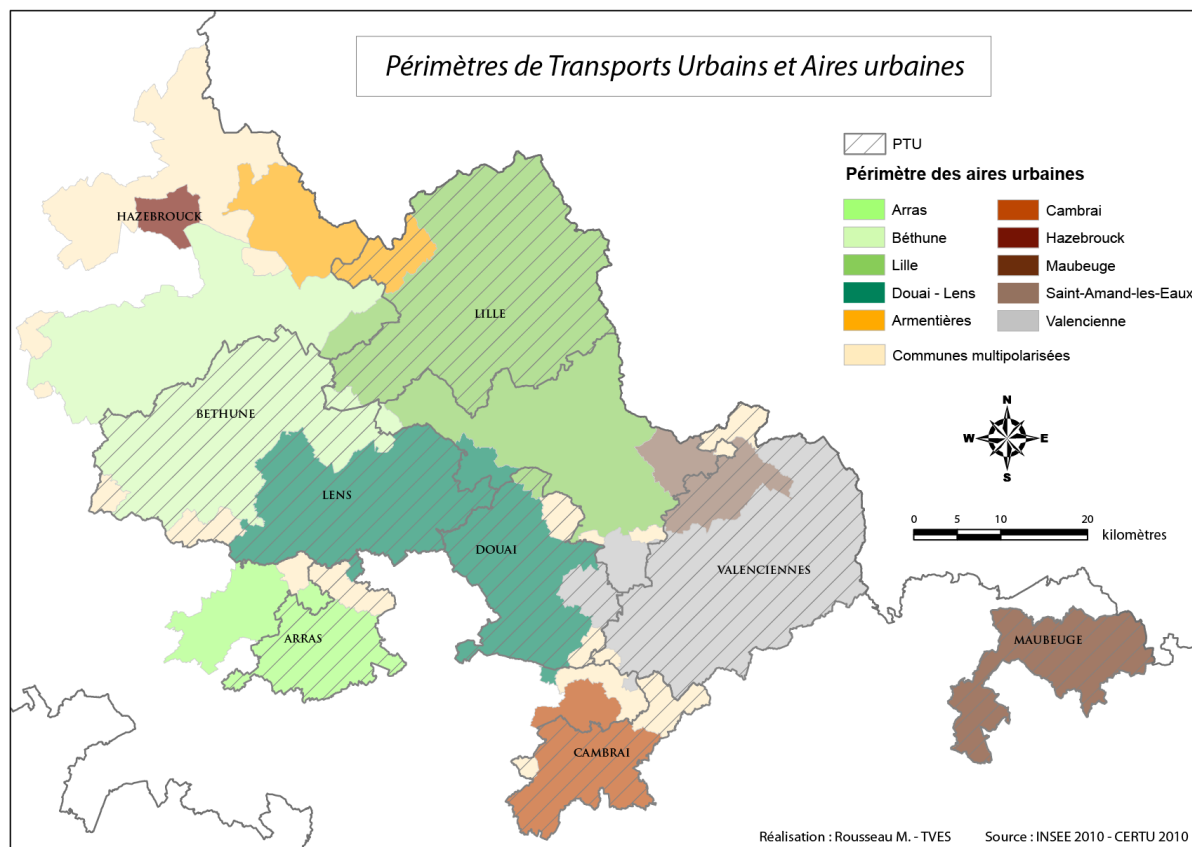


Figure 4 : Périmètre de transports Urbains sur le territoire d'étude

L'AML compte un autre PTU de taille assez importante dont Valenciennes est la ville-centre. Il regroupe 75 communes dans la partie est du territoire d'étude. L'autorité organisatrice est un syndicat mixte, le SITURV³, composé des communautés d'agglomération Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut, ainsi que la ville d'Hornaing. Le réseau *Transvilles* dont l'exploitation est assurée actuellement par le groupe Transdev⁴ compte un peu moins d'une trentaine de lignes de bus et un TCSP (2 lignes de tramway).

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) exerce sa compétence sur 46 communes. Il se compose de la Communauté d'Agglomération du Douaisis et la Communauté de Communes de Coeur d'Ostrevent. Après avoir été exploité en régie, le réseau *Eveole* a été confié un temps au groupe Transdev avant de revenir à un mode de gestion qui se rapproche de celui d'une régie. En 2013, une société publique locale (SPL) a été créée pour gérer le réseau *Eveole*. Ce dernier compte un peu moins d'une vingtaine de lignes de bus. Le réseau comprend également un bus en site propre qui avait été initialement conçu comme un tramway, néanmoins de nombreuses difficultés techniques ont conduit l'AOT à le transformer en BHNS.

3 Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes

4 Initialement la délégation avait été confiée en 2010 au groupe Véolia-Transport. Suite la fusion avec de Véolia-Transport avec Transdev, le réseau Transvilles a changé d'exploitant.

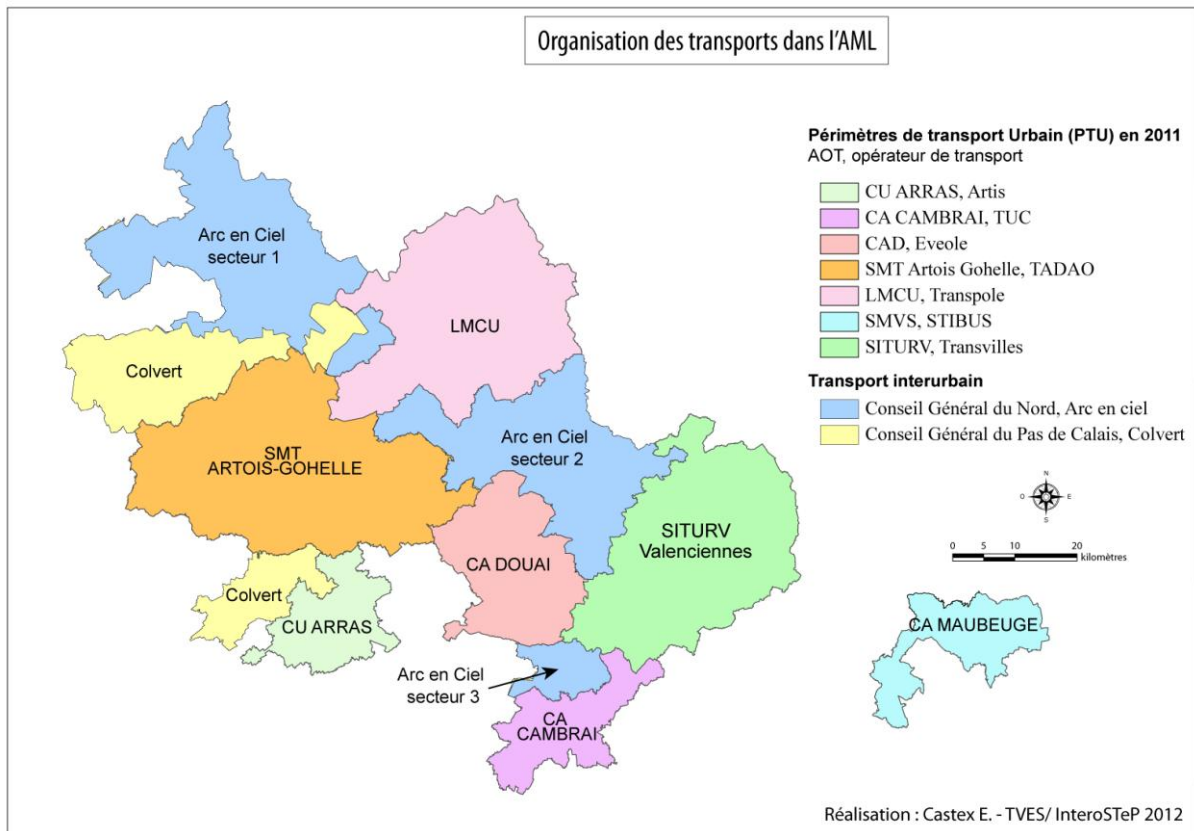


Figure 5 : Organisation des transports urbains et interurbains dans le territoire de l'AML

La partie est de l'AML compte un autre PTU de 28 communes autour de la communauté d'Agglomération de Maubeuge. Les transports sont organisés par le syndicat Mixte du Val de Sambre (SMVS). Initialement assurée par une société d'économie mixte⁵, l'exploitation est confiée depuis 2012 à une Société Publique Locale : la SPLTISA ("Société Publique Locale des Transports Intercommunaux de Sambre-Avesnois"). Le réseau STIBUS est constitué à la fois de bus standards, de bus articulés, d'un BHNS (Busway) et de 2 navettes électriques.

Enfin, au sud de l'AML se situent deux PTU de plus petite taille et dotés d'une offre de transport un peu moins importante. Le premier, le PTU de la Communauté Urbaine d'Arras (39 communes⁶), est confié à une filiale de Kéolis (le réseau ARTIS) propose une vingtaine de lignes de bus. Le second est le PTU de la Communauté d'agglomération de Cambrai (33 communes). Le réseau TUC (Transports urbains du Cambrésis TUC) est exploité depuis 2012 par Vectalia et se compose de 8 lignes de bus régulières, d'une navette gratuite dans le centre-ville.

À ces derniers doivent être ajoutées les lignes interurbaines des Conseils généraux qui desservent les espaces entre les PTU (réseaux *Arc en Ciel* et *Colvert*). Le réseau du Département du Nord *Arc en Ciel* est divisé en 4 secteurs dont 3 sont présents en partie sur le territoire d'étude. Le réseau *Colvert*⁷ du Pas-de-Calais assure quant à lui le transport interurbain dans les interstices de la partie sud-ouest de l'AML (Figure 5).

⁵ La société d'économie mixte des transports intercommunaux du bassin de la Sambre : la SEMITIB

⁶ En 2011, le PTU d'Arras ne compactait que 24 communes contre 39 en 2014.

⁷ Le réseau départemental *Colvert* a été renommé *Oscar* en 2014.

Ainsi, l'organisation des transports au sein du territoire d'étude s'effectue autour de 7 AOTU, 2 conseils généraux et un conseil Régional. L'offre de transport est donc importante à l'échelle de l'AML mais assez inégale d'un site à un autre et très fragmentée.

Pour travailler sur cette gouvernance complexe et favoriser les coopérations, un **syndicat mixte intermodal à été créé en 2009 à l'échelle régionale : le SMIRT**⁸. Fortement soutenu par la région Nord-Pas-de-Calais⁹, Il regroupe 14 AOT adhérentes¹⁰. A ce stade, aucun transfert de compétence des AOT adhérentes vers le SMIRT n'est envisagé. Pour le moment son action se concentre sur la coopération entre AOT. Ses compétences portent sur la coordination des services, l'intermodalité et la tarification (mise en place de tarification coordonnée et de titres de transport communs).

1.1.4 Des comportements de mobilité contrastés entre l'agglomération lilloise et les autres territoires

Cette fragmentation de l'offre se traduit par des disparités en termes de comportement de déplacement. En effet, les territoires hors PTU et les périmètres arrageois et valenciennois se caractérisent par une mobilité bien plus faible que la moyenne de l'AML avec respectivement 3,2 et 3,4 déplacements par jour (Tableau 1). A l'opposé, le PTU de LMCU se distingue par une mobilité supérieure à la moyenne (plus de 4 déplacements par jour ouvré en moyenne). Le territoire Artois Gohelle arrive en seconde position avec 3,9 déplacements par jour, suivi de Maubeuge (3,86). Les autres PTU présentent une mobilité intermédiaire proche de 3,6 déplacements journaliers en moyenne.

ZONE DE RESIDENCE (PTU 2011)	Nb moyen de déplacement*
PTU-ARRAS	3,40
PTU-CAMBRAI	3,59
PTU-DOUAI	3,62
PTU-ARTOIS GOHELLE	3,91
PTU-LILLE	4,04
PTU-MAUBEUGE	3,86
PTU-VALENCIENNES	3,37
Hors PTU (ds AML)	3,23
Ensemble	3,77

*Mobilité des personnes de plus de 11 ans
Réalisation: DTer NP Cerema ; Source : Base de donnée Enquête Régionale Mobilité et Déplacements 2009 - actualisation 2010

Tableau 1 : Nombre moyen de déplacement au sein des PTU de l'AML

Il est également possible de constater que les territoires hors PTU se caractérisent par un plus fort taux d'utilisation de la voiture (notamment en tant que conducteur : 61 %, cf. Tableau 2) associé en toute logique à de forts taux de motorisation (Figure 6). Ils se démarquent également par une sous-utilisation des modes doux, dont la marche à pied qui ne représente que 16 % des déplacements ce qui est bien en dessous de la moyenne du territoire d'étude (25 %).

⁸ le Syndicat Mixte Intermodal Régional des transports, créé par arrêté préfectoral en Décembre 2009.

⁹ La Région finance 75% du budget du SMIRT.

¹⁰ En plus des AOT précédemment citées, le SMIRT compte comme adhérentes les AOTU des villes de Dunkerque, Boulogne sur mer, Saint Omer et Calais.

Toujours à l'opposé, le territoire de LMCU se démarque par des parts modales très au dessus de la moyenne de l'AML pour la marche et les Transports en Commun Urbains (TCU), respectivement 30 % et 9 %. Avec une utilisation plus faible de la voiture (passagers et conducteurs cumulés représentent 57 %).

Pour les autres territoires, la part de la marche se situe autour de 23 à 25 %. En revanche, ces derniers affichent des parts modales très faibles pour l'usage des TCU : inférieure à 2 % pour Cambrai, proche de 3 % pour Douai, Arras et Maubeuge. Seul le PTU de Valenciennes affiche un taux d'utilisation des Transports en Commun Urbains (TCU) légèrement supérieur (5,5%) mais néanmoins bien en dessous de celui des grandes villes françaises habituellement plus proche des 10 %¹¹. La voiture totalise pour ces mêmes territoires entre 65 et 70 % de part modale (mobilités conducteur et passager cumulées) malgré des taux de motorisation plus faibles.

ZONE DE RESIDENCE*	MAP	VELO	2RM	VPC	VPP	TCU	AUTRE TC	AUTRE	Ensemble
PTU-ARRAS	25,0%	1,1%	0,4%	54,2%	12,8%	3,1%	2,8%	0,7%	100 %
PTU-CAMBRAI	23,9%	1,5%	1,7%	55,1%	13,0%	1,9%	1,8%	1,1%	100 %
PTU-DOUAI	23,6%	2,7%	1,2%	51,8%	14,7%	2,8%	1,9%	1,2%	100 %
PTU- ARTOIS GOHELLE	23,7%	2,0%	1,5%	51,2%	16,3%	2,2%	1,7%	1,2%	100 %
PTU-LILLE	30,3%	1,6%	0,8%	46,1%	10,7%	9,1%	0,7%	0,7%	100 %
PTU-MAUBEUGE	22,3%	1,0%	0,9%	52,7%	17,6%	3,5%	1,4%	0,7%	100 %
PTU-VALENCIENNES	23,8%	1,9%	0,9%	50,6%	14,4%	5,5%	1,4%	1,4%	100 %
Hors PTU (ds AML)	15,9%	1,8%	0,5%	61,0%	13,9%	1,4%	4,1%	1,4%	100 %
Ensemble	25,6%	1,8%	1,0%	50,3%	13,3%	5,5%	1,5%	1,0%	100 %

*Mobilité des personnes de plus de 11 ans ; MAP : Marche à Pied ; 2RM : Deux-Roues Motorisées ;
VPC : Voiture Particulière Conducteur ; VPP : Voiture Particulière Passager ; TCU : Transport en Commun Urbain
Réalisation : DTer NP Cerema ; Source : Base de donnée Enquête Régionale Mobilité et Déplacements 2009 - actualisation 2010

Tableau 2 : Répartition des parts modales au sein des PTU de l'AML

¹¹ Cf. EMD CERTU.

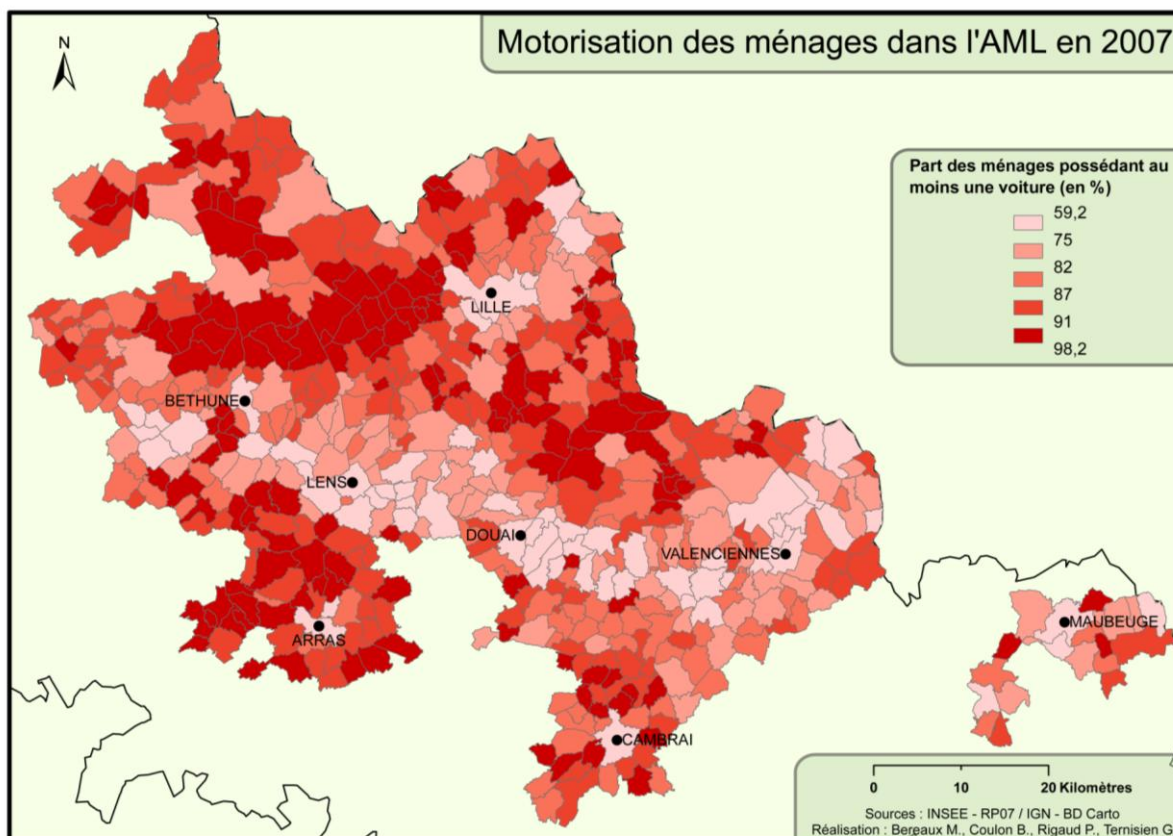


Figure 6 : Taux de motorisation des ménages par commune de l'AML

Ces disparités s'expliquent par la différence qui existe entre les offres de transport d'un PTU à un autre, elle-même liées à aux densités moyennes plutôt faibles dans les territoires situés en dehors de la communauté urbaine de Lille. A cela s'ajoute à une organisation urbaine particulière liée à l'héritage minier qui complique la desserte de ces territoires en transport en commun. En plus de ces éléments, des facteurs socio-économiques sont également à prendre en compte (Bereaux et *al.* 2012). Les communes de l'ancien bassin minier se caractérisent notamment par des taux d'inactifs et de chômage, assez élevés (Figure 7), et des revenus moyens plus faibles (Figure 8).

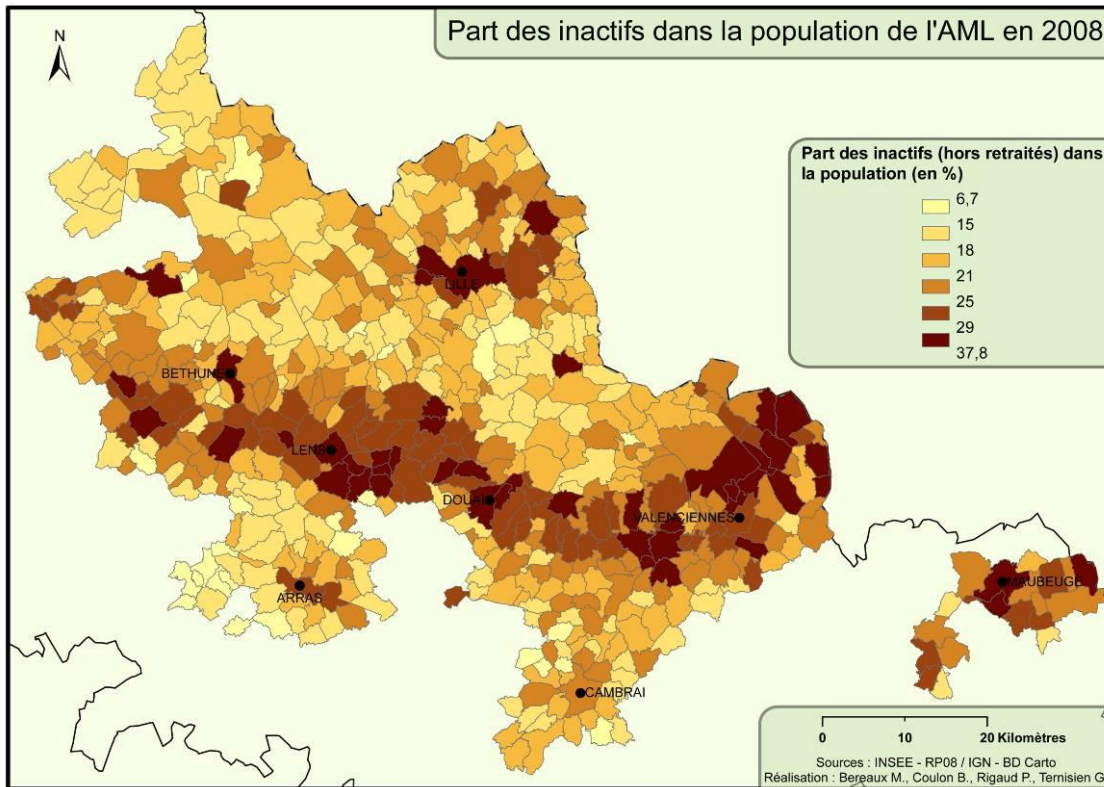


Figure 7 : Répartition communale des inactifs (hors retraités) dans l'AML

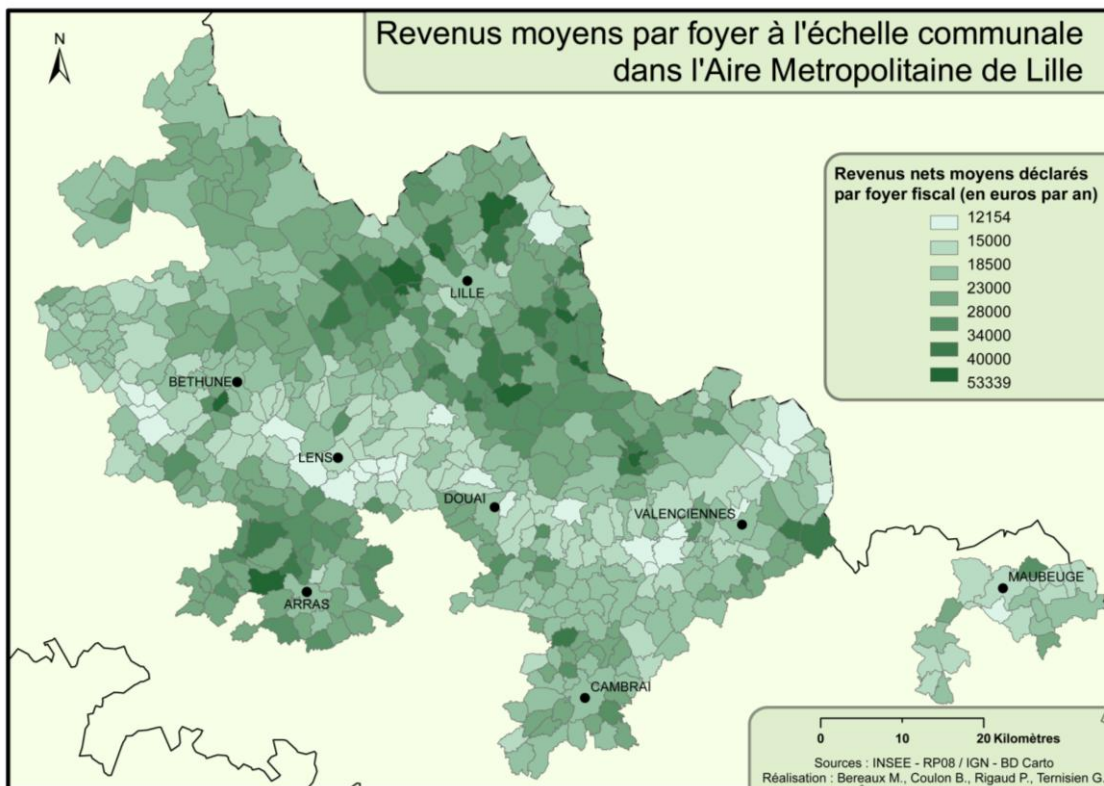


Figure 8 : Revenus moyens des ménages par commune de l'AML

1.2 Cartographie de l'offre de STP dans l'AML

Un des premiers objectifs du projet de recherche était de savoir dans quelle mesure les STP sont présents au sein du territoire étudié. Quelle est leur place ? Où se localisent-ils ? Se complètent-ils dans l'espace ? Viennent-ils en complément des services de transport en commun existants ? Pour répondre à ce questionnement, l'équipe InteroSTeP a entrepris un référencement sous SIG des différents STP présents sur le territoire d'étude. Il a été réalisé au début du projet de recherche afin d'estimer la présence des STP au sein de l'AML.

Des recherches spécifiques ont dû être également menées pour le covoiturage. En effet, pour comprendre comment le covoiturage est utilisé au sein des territoires nous avons constitué une base de données sur les trajets de covoiturage proposés au départ ou à l'arrivée du territoire d'étude. Huit sites différents de covoiturage, d'envergure nationale et locale, ont été consultés. Seuls les trajets avec une origine et/ou une destination comprise dans le terrain d'étude de la recherche, à savoir celui de l'aire métropolitaine lilloise, ont été retenus et référencés dans la base de données. Ce travail a été réalisé en 2012 et a permis de recenser 3 969 trajets.

1.2.1 Les services de transport personnalisés présents sur le territoire de l'étude

Le territoire présente l'avantage de compter un grand nombre de STP en fonction, parmi lesquels se trouvent toute la gamme des STP issus d'initiatives publiques comme privées. Ainsi, sur le territoire d'études sont présents :

- **Un service d'autopartage à Lille** : la SCIC¹² *Lilas Autopartage* lancé en 2007 par Kéolis, l'Ademe et la ville de Lille. Le territoire d'étude compte également plusieurs particuliers qui proposent leur véhicule dans le cadre de service d'Autopartage entre particuliers via des sites comme *VoiturLib* ou *Buzzcar*.
- **Un service de Vélo en Libre Service** : *V'Lille* géré par l'exploitant en charge du réseau de transport sur la métropole lilloise (*Transpole*) dans le cadre de la délégation de service public. Il a été mis en service en septembre 2011. Les autres villes de l'AML ne comptent pas de services équivalents¹³. En revanche, nous nous sommes intéressés au système de location de vélo entre particuliers pour voir si ces derniers pouvaient, d'une certaine façon, compenser le manque de VLS.
- **Plusieurs services de transport à la demande (TAD)** cf. Figure 9, organisés par les différentes AOT mentionnées précédemment soit sous forme de lignes virtuelles : les services *Itineo* et *Clair de Lune* organisé au sein du PTU de Lille Métropole, *Allobus* et *Proxibus*¹⁴ organisés par le SMT Artois-Gohelle, *TAD'évéole* à Douai, *Taxival* à Valenciennes... ; soit sous forme zonale : service de TAD de la Communauté de communes de Weppes ou encore le service *Filobus* situé dans la partie sud de la Communauté d'agglomération de Maubeuge (secteur d'Aulnoye-Aymeries). Le fait que les TAD soient organisés par des AOTU ou des AO2 est une

¹² Société coopérative d'intérêt collectif

¹³ Pour compléter la partie qualitative de l'enquête, un entretien a été réalisé en dehors de la zone d'étude sur le VLS de Calais : *Vel'in*.

¹⁴ Service réservé aux personnes à mobilité réduite.

particularité de ce territoire. En effet, contrairement à beaucoup de Département français (Castex, 2007), les deux Conseils Généraux présents sur l'AML n'organisent pas directement du TAD au moment de la recherche¹⁵.

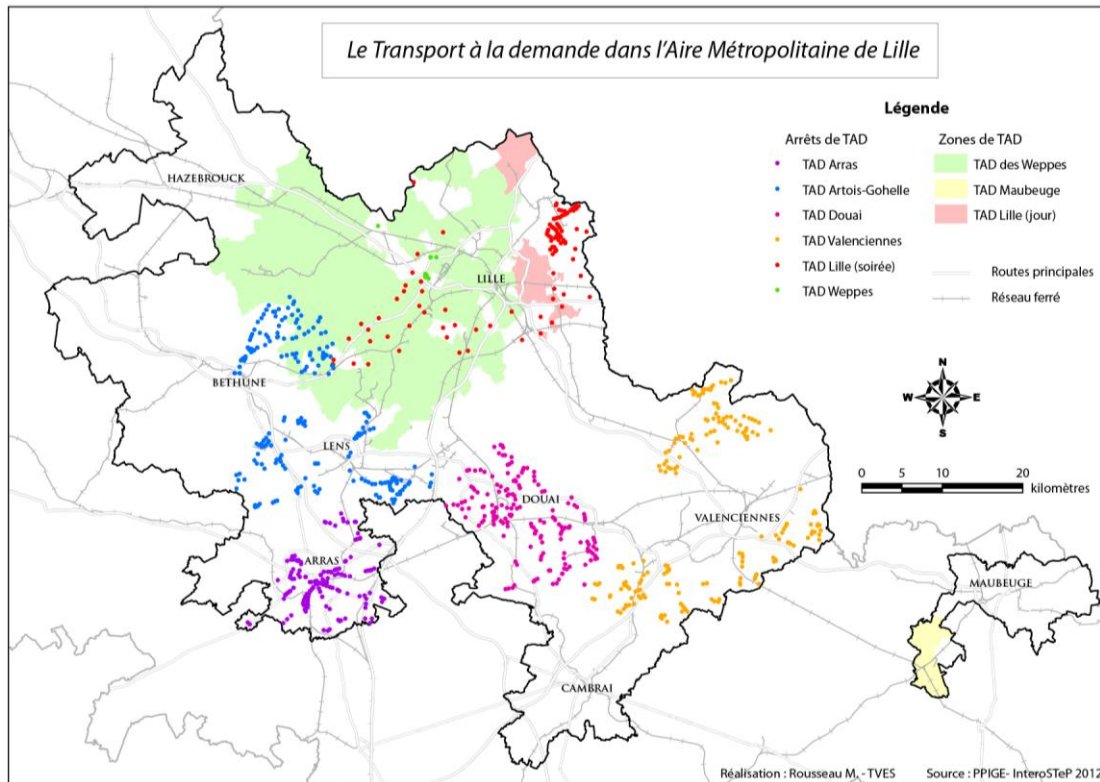


Figure 9 : Localisation des différents services de Transport à la Demande au sein de l'AML

- **De nombreux services de covoiturage** : des sites internet visant à mettre en relation des covoitureurs ont été mis en place sur le territoire de Lille Métropole (ex. *osezcovoiturer.com* mis en place en septembre 2011 par la ville de Lille et une dizaine de partenaires locaux dont la DTT du Nord) ; par des intercommunalités (ex. *Communauté de communes du pays de Pévèle* qui a développé son propre système de mise en relation) ; ou encore par des associations implantées localement (ex. site *VAP : Voiture à Partager* qui est installé au moment de l'enquête à Douai et dans le Pévèle). À ces sites il faut encore ajouter ceux créés dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou d'Administration (PDA) ; ainsi que ceux des grands leaders du covoiturage présents au niveau national (covoiturage.fr¹⁶, covoiturage.com, 123envoiure...).

¹⁵ Des études ont été entreprises par la suite, mais aucun TAD n'était en place durant la recherche.

¹⁶ Service devenu aujourd'hui *blablacar.fr*.

1.2.2 Quelle est la place des STP au sein du territoire d'étude ?

Lors de la première phase du projet de recherche, un recensement et une cartographie des services présents sur le territoire ont été réalisés dans le but de mieux connaître l'offre de STP présente sur le territoire d'étude.

La Figure 10 présente l'ensemble des services de transport personnalisés en fonctionnement (avril 2012). La carte montre une présence assez importante des STP, même si des zones « blanches » apparaissent sur la carte.

Les stations *Lilas autopartage*, figurées en jaune, se situent principalement sur la partie la plus dense de LMCU qui correspond principalement à la commune de Lille¹⁷. Les particuliers qui proposent des voitures à la location entre particuliers sont représentés par un triangle bleu. Il est intéressant de noter que ces derniers sont mieux répartis sur le territoire que les services d'autopartage publics. Ils peuvent donc combler en partie le manque d'offre sur les territoires moins bien dotés en transport en commun et en STP.

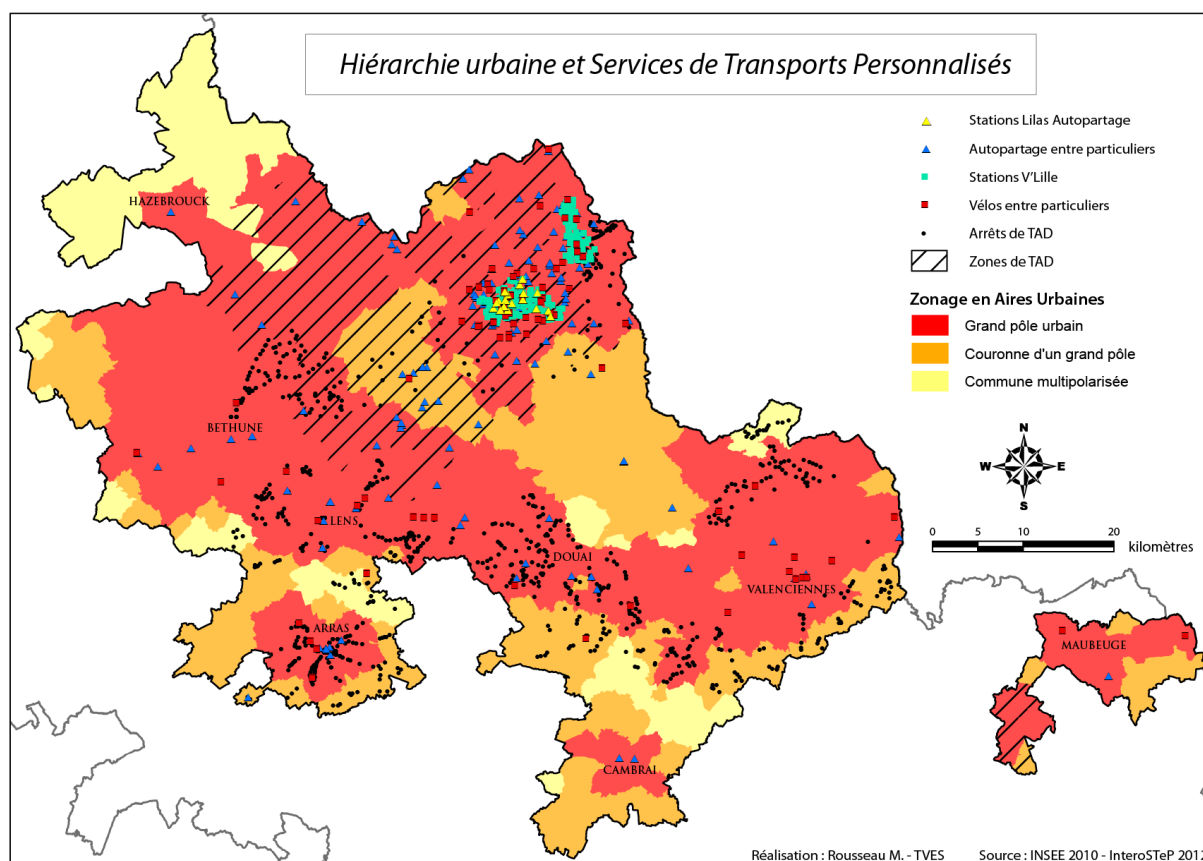


Figure 10 : Localisation des STP au sein du territoire d'étude

Le système de *V'Lille*, en vert, apparaît de façon très nette dans les zones les plus denses de la communauté urbaines de Lille. Des concentrations de stations apparaissent nettement au niveau des trois pôles de la conurbation, Lille, Roubaix et Tourcoing. Comme cela été mentionné auparavant,

¹⁷ Le service, qui continu sa progression chaque année sur la métropole, a continué de s'étendre depuis la réalisation de la carte

nous nous sommes également intéressés au système de location de vélo entre particuliers. Il apparaît à la lecture de la carte que les vélos proposés à la location sont eux aussi assez disséminés sur le territoire d'étude. Toutefois, leur localisation est un peu moins bien répartie que l'autopartage entre particuliers et ne permet pas vraiment de compenser l'absence d'autres services.

Ces deux STP sont responsables de la forte concentration de service qui apparaît sur l'agglomération lilloise. A contrario, les autres parties du territoire, et plus particulièrement l'ex-bassin minier, sont plutôt marquées par la présence du TAD organisé sous forme de lignes virtuelles (seuls les arrêts de TAD ont été représentés pour alléger la figure). Il apparaît à la lecture de la carte que cette forme de TAD est particulièrement bien représentée dans la partie sud du terrain d'étude et notamment autour des principaux centres urbains de l'ex-bassin minier.

1.2.3 Interconnexion des STP au réseau de transport public

Afin d'étudier la connexion entre les STP et les services de transport en commun, nous avons également étudié la présence des STP à proximité des arrêts de transport public. Pour cela, nous nous sommes appuyés sur une base de données des transports constituée à l'échelle de l'AML par la DREAL. Celle-ci comprend l'ensemble des réseaux de transport urbain et les gares du réseau TER¹⁸.

Le tableau suivant indique le nombre d'arrêts ou stations de STP en fonction de la distance aux transports en commun répertoriés dans la base de l'AML. Celui-ci permet donc d'observer le niveau d'interconnexion qu'il existe entre les deux réseaux. De *prime abord*, ce dernier semble plutôt bon puisque presque tous les STP sont compris dans un rayon de 500 m et même de 300 m (Tableau 3). Ceci est d'autant plus vrai pour les services publics que pour les systèmes de location entre particuliers : les stations *V'Lille*, *Lilas Autopartage* et les arrêts de TAD sont présents dans leur totalité dans un rayon de 500 m autour des TC, alors que cette proportion tombe à 85 et 89 % pour la location de vélos et de voitures entre particuliers. Cette constatation semble logique étant donné que l'implantation des STP est volontairement choisie à proximité des TC quand ils dépendent des AOT.

Distance	V'Lille	Autopartage	TAD	Vélos particuliers	Autopartage particuliers
- 100 m	112 57 %	15 79 %	597 86 %	16 20 %	58 30 %
- 200 m	172 88 %	17 89 %	633 91 %	47 58 %	121 62 %
- 300 m	189 96 %	19 100 %	654 94 %	66 81 %	155 80 %
- 500 m	195 100 %	19 100 %	681 98 %	72 89 %	166 85 %
Total par STP	195	19	695	81	194

Lecture : Nombre de STP compris dans un rayon de ...m autour d'une station de transport en commun

Tableau 3 : Distance entre les STP et les stations de transport en commun

¹⁸ Au moment de la réalisation de l'analyse, la base de la DREAL ne comprenait pas les lignes interurbaines du conseil général du Nord et du Pas de calais ainsi que les lignes de transport urbains de la ville d'Arras et de Cambrai.

Si on regarde sur une distance plus courte (100 m) des différences notables apparaissent. Si l'interconnexion reste très bonne pour les arrêts de TAD, elle diminue un peu pour les arrêts d'autopartage, de moitié pour le V'Lille et très fortement pour les services entre particuliers. Ceci est particulièrement visible en confrontant les cartes (Figure 11 et Figure 12).

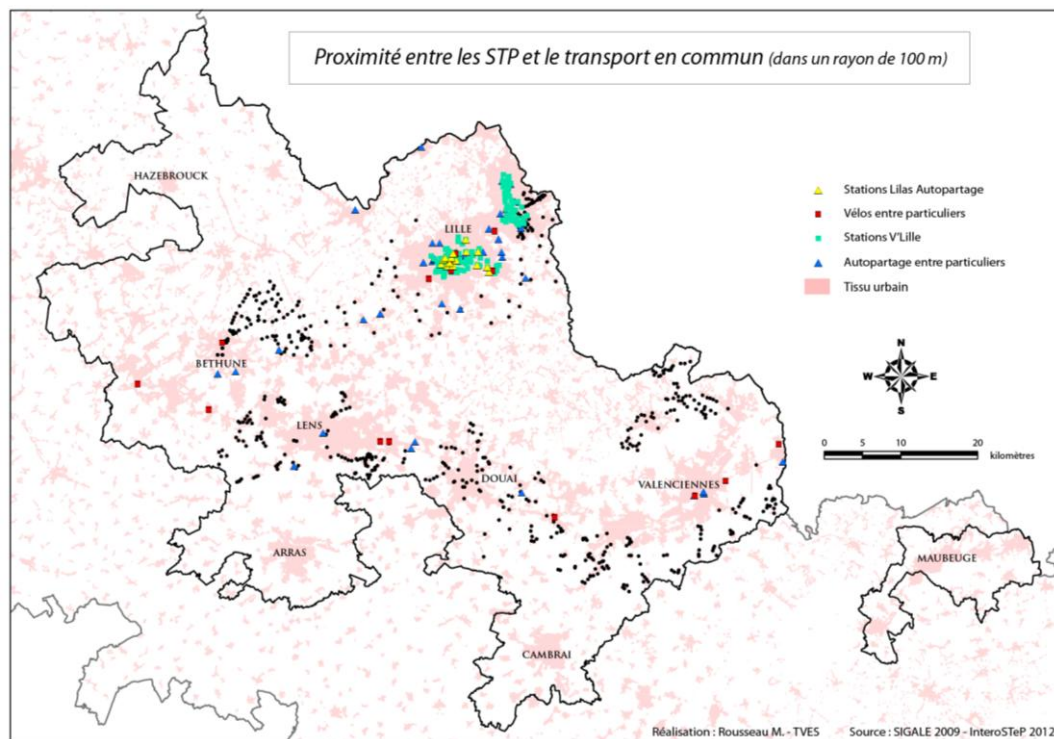


Figure 11 : STP compris dans un rayon de 100 m autour des arrêts de transport en commun

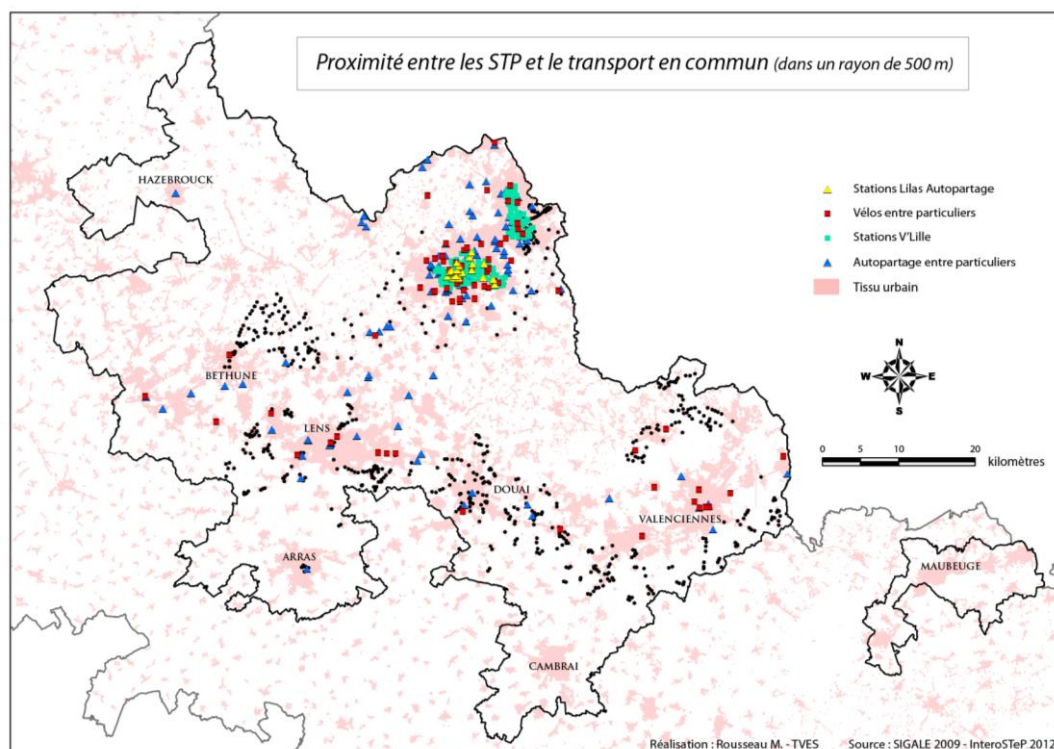


Figure 12 : STP compris dans un rayon de 500 m autour des arrêts de transport en commun

1.2.4 Elaboration d'une méthode pour comprendre l'organisation des trajets de covoiturage depuis le territoire d'étude

Le lecteur aura certainement remarqué que les services de covoiturage mentionnés plus haut ne figurent pas sur la carte. Ils n'ont pas été représentés pour des questions de lisibilité mais également de représentation cartographique car un problème méthodologique est apparu. En effet, que faire figurer sur la carte : le lieu où le site a été lancé ? La couverture géographique du site de covoiturage ? Les déplacements qui correspondent aux sites de covoiturage ? La première solution est assez réductrice, la seconde est difficile à déterminer car les offres de covoiturage dépassent très souvent les périmètres de transport dans lesquels elles s'inscrivent et enfin la troisième suppose de mener une analyse fine des offres de covoiturage par site et pose par ailleurs des difficultés au niveau de la représentation cartographique. Ce problème méthodologique nous a conduits à mener en parallèle une recherche sur la cartographie du covoiturage afin de cerner les logiques spatiales à l'œuvre.

Pour comprendre comment s'organisent les pratiques de covoiturage au sein du territoire d'étude, nous nous sommes intéressés aux sites de mise en relation des covoitureurs. Ces derniers permettent à des personnes de poster des annonces pour trouver un covoitureur. Ils rassemblent donc une grande quantité d'information à la fois sur les trajets de covoiturage et sur les covoitureurs eux même. En effet, à partir de ces plateformes de mise en relation, il est possible de voir d'où partent les covoitureurs et, de la même façon, où ils vont. Ainsi, une analyse quantitative permet d'en déduire par la suite quelles sont les principales origines et destinations des déplacements proposés en covoiturage. Il est alors envisageable de les quantifier et de repérer ainsi comment s'organise cette pratique au sein des territoires.

Ces sites de mise en relation reflètent donc une partie des pratiques de covoiturage : celles réalisées avec des inconnus¹⁹. En revanche, il n'est pas possible de savoir si le trajet en covoiturage a été effectué ou non. De ce fait, les sites étudiés ne doivent être considérés que comme le reflet de « l'offre de covoiturage » (et dans une certaine mesure de la « Demande de covoiturage ») car l'analyse s'appuie sur les annonces qui ont été postées. Ce point constitue donc une limite à ce travail, néanmoins, une importante quantité d'information peut quand même être tirée de l'analyse de ces sites.

Huit sites ont été retenus. Ils ont été sélectionnés en fonction de leur récurrence d'apparition sur la toile²⁰, la quantité d'offres de trajets proposés au sein de territoire d'étude ou encore en fonction de leur pertinence géographique. Notre échantillon est ainsi constitué de grands sites nationaux comme *covoiturage.fr* ou *easycovoiturage.com*, mais aussi de sites plus locaux comme *covoiturezplus.fr...* Beaucoup d'autres sites, comme par exemple ceux renvoyant sur des sites plus importants ont été écartés²¹. De même, les sites renvoyant à des territoires situés en dehors de la zone d'étude, comme

¹⁹ Le covoiturage réalisé dans le cadre familial, amical ou professionnel ne peut être étudié par ce biais.

²⁰ Lors de recherche par mots clés (« covoiturage, « covoiturage Lille », « covoiturage nord ») dans moteurs de recherche de type Google, nous avons observé quels étaient les sites de covoiturage proposés en premier.

²¹ Par exemple, qui les sites sont affiliés aux grands moteurs de recherche de covoiturage nationaux préalablement identifiés et qui renvoient automatiquement vers ces derniers.

par exemple covoiturage-grandlyon.com ou covoiturage.asso.fr²², n'ont pas été retenus malgré le fait qu'ils proposent une offre de covoiturage vers la zone d'étude²³.

Le travail de référencement a été effectué au mois de mars 2012 et a permis de constituer une base de données des trajets²⁴. Pour y figurer, un trajet devait avoir un lien avec le territoire d'étude, c'est-à-dire que son origine et/ou sa destination devait être localisée au sein de ce dernier. Les trajets mal renseignés ou suspectés d'être des doublons (par ex. une personne qui déposerait plusieurs annonces pour un même trajet) n'ont pas été retenus.

Au total, 3969 trajets ont été référencés dans une base de données (Tableau 4). Le site national covoiturage.fr est particulièrement bien représenté avec 1748 trajets ayant une origine ou une destination (ou les deux) dans l'AML. Il est suivi en termes de trajets référencés par le site « local » mis en place par la métropole lilloise (Covoiturezplus) qui propose aussi une offre importante de déplacement sur le territoire d'étude. Les autres sites nationaux (co-voiturage.fr, easycovoiturage.com, carpooling.fr) sont également assez bien représentés dans la base de données. Enfin, des sites de plus petite envergure ont été également consultés, même si le nombre de trajets est moins important.

SITE INTERNET	Nombre de trajets recensés dans la base de données
Covoiturage.fr	1748
Covoiturezplus	557
co-voiturage.fr	471
easycovoiturage.com	363
carpooling.fr	349
1.2.3 en voiture.com	227
covoiturage.com	173
vadrouille-covoiturage.com	81
Total	3969

Tableau 4 : Nombre de trajets de covoiturage recensés par site

A partir de ce matériau, nous avons cartographié l'ensemble des destinations accessibles depuis une commune de l'AML dans le but de comprendre les logiques spatiales qui sous-tendent l'offre de covoiturage. Celles-ci ont été divisées en deux groupes : celles de longue distance et celles de moyenne et courte distances qui correspondent à la zone d'étude.

Ce travail de cartographie et d'analyse des trajets de covoiturage a permis de mieux comprendre l'organisation du covoiturage au sein du territoire d'étude et les relations de ce dernier avec les

²² Site de covoiturage breton dédié aux déplacements sur Rennes Métropole et/ou L'Ille et Vilaine.

²³ Ces sites n'ont pas été retenus car cela aurait supposé de consulter tous les sites affiliés aux grandes villes françaises ce qui n'était pas envisageable pour des raisons pratiques.

²⁴ Pour respecter la confidentialité, la base de données ne contient aucune information personnelle sur les covoitureurs (pseudo, nom, adresse mail... n'ont pas été référencés).

autres territoires. Il sera utilisé en troisième partie du rapport pour éclairer sur le rôle joué par les différents STP. En revanche, il ne permet pas de connaître les motivations inhérentes à ces déplacements, ni même la façon dont le covoiturage s'inscrit dans les pratiques quotidiennes de mobilité. Aussi, pour compléter cette analyse, nous avons réalisé un travail d'enquête en parallèle. Ce dernier a été conçu pour l'ensemble des STP afin de pouvoir les comparer entre eux.

1.3 Méthodologie du travail d'enquête

Pour répondre aux différents questionnements du projet de recherche, l'équipe d'InterOSTeP a réalisé lors de la 2^e phase du projet une vaste enquête mélangeant des méthodes qualitatives et quantitatives visant l'ensemble des acteurs concernés par les STP.

Dans un premier temps, la phase d'enquête qualitative a consisté en la réalisation d'une cinquantaine d'entretiens (Tableau 5). Trois types d'acteurs ont été ciblés : les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) qui mettent en place ces services, les opérateurs de transport qui les exploitent et les usagers qui les utilisent. Pour compléter les entretiens réalisés sur le terrain d'étude, des entretiens complémentaires ont été réalisés dans des villes en dehors de l'AML pour avoir une vision plus large. 7 AOT ont été interrogées, elles concernent des villes qui disposent de STP en nombre plus ou moins important. Pour tous ces entretiens, la méthodologie retenue a été celle des entretiens semi-directifs. Celle-ci sera présentée dans une première sous-partie.

	Usagers	Opérateurs de transport	Institutionnels		Total d'entretiens
			AML	Hors AML	
Nombre total d'entretiens réalisés	32	8	5	9 entretiens concernant 7 AOT ²⁵	54

Tableau 5 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés dans le cadre du projet InterOSTeP

Dans un second temps, l'enquête quantitative a consisté en la réalisation d'un questionnaire diffusé par internet. Les modalités de sa conception et de sa diffusion seront détaillées dans la deuxième sous-partie. Afin que le lecteur puisse disposer d'éléments de cadrage, elle sera suivie d'une brève description des résultats obtenus à l'issue de la diffusion du questionnaire. Ces quelques éléments chiffrés serviront de cadrage pour l'interprétation des résultats.

1.3.1 La phase d'enquête par entretiens semi-directifs

Les entretiens menés auprès des usagers ont été réalisés en face à face sur une durée comprise entre 30 minutes et 2 heures 30. Ils ont été réalisés du 20 octobre au 21 février 2012 au domicile, sur le lieu de travail des enquêtés ou dans les locaux du CETE Nord-Picardie. Les contacts avec les usagers ont été obtenus principalement par le bouche à oreille et grâce à l'aide de certains opérateurs de transport (Transpole, Eveole, Tadao). La semi-directivité a été choisie de manière à ne pas trop orienter les discours mais de centrer tout de même sur les thèmes qui nous paraissaient importants. Ce premier travail de terrain s'inscrivait dans une démarche exploratoire pour cibler quelques thématiques centrales qui seront ensuite approfondies par un questionnaire quantitatif. Ce travail n'avait donc pas pour objet une représentation pondérée statistiquement d'opinions, selon des quotas mais il a permis de poser des hypothèses à partir du discours des personnes interrogées.

²⁵ Certaines AOT ont dû être interrogées en plusieurs fois et ont donc nécessité des entretiens auprès de personnes différentes.

La question couramment posée est celle de l'objectivité des informations recueillies par cette méthode. Il est alors nécessaire de préciser que dans ce cas ci, l'objectivité tient à la diversité des représentations des interviewés et non à la réalité des faits. Le but de cette enquête exploratoire et qualitative ne visait pas à représenter une répartition statistique de cette diversité mais au contraire à illustrer la diversité des points de vue.

L'échantillon est composé de 8 usagers de *Lilas Autopartage*, 8 usagers du *V'Lille*, 4 usagers de TAD, 8 usagers pratiquant le covoiturage, 4 inscrits à l'association VAP (véhicules à partager ou voisin en autopartagée). Sur l'agglomération lilloise, nous avons eu la possibilité de rencontrer des usagers pratiquant le *V'Lille*, et l'autopartage via Lilas. De même, nous sommes allés à la rencontre d'étudiants et de salariés pratiquant le covoiturage soit dans le cadre des déplacements domicile-travail soit sur des longues distances (supérieures à 100km). Concernant le transport à la demande, nous avons eu la possibilité grâce aux opérateurs de transport de rencontrer 3 usagers d'Allobus, le service de transport à la demande dans le bassin Lensois et un usager du TAD Evéole sur le Douaisis. Au total, trente deux entretiens semi-directifs ont été réalisés. Ces derniers sont répertoriés dans un tableau récapitulatif (annexe 2).

Les analyses issues de ces entretiens ont préalablement été détaillées dans le rapport intermédiaire (Castex et *al.*, 2012). Seuls les principaux enseignements sont mobilisés dans le texte du présent rapport pour appuyer l'argumentation.

Les entretiens auprès des opérateurs de transport présents sur le territoire de l'étude ont été menés en face à face sur le lieu de travail de la personne enquêtée. Le questionnaire présenté en annexe 3 a été conçu à partir des premiers enseignements de l'état de l'art. Les entretiens réalisés étaient de type semi-directif. A l'exception de quelques questions fermées visant à obtenir des données chiffrées, le questionnaire invitait l'interviewé à donner son avis ou son ressenti sur le service mis en place et sur l'interopérabilité. L'un des objectifs de cette enquête était de répondre à la question suivante : aujourd'hui, les STP sont-ils pensés et mis en œuvre de façon interopérable ? Autrement dit, les conditions techniques et organisationnelles sont-elles réunies pour permettre une vraie complémentarité des STP entre eux, mais aussi des STP avec les autres modes alternatifs à la voiture particulière et notamment avec les transports en commun réguliers. L'enquête a été réalisée auprès de huit STP : trois services de transport à la demande (TAD), deux services de covoiturage, deux services de vélopartage et un service d'autopartage. Quatre de ces services sont implantés sur la métropole lilloise. Il s'agit de *Lilas Autopartage*, du *V'Lille*, de *covoiturezplus.fr* et du TAD *Itineo/Clair de Lune*. Les quatre autres desservent des zones en-dehors du périmètre de transports urbains (PTU) de Lille Métropole. Il s'agit du *Vélin'* de Calais, du *TAD Allobus* de Lens, du *TAD'évéole* de Douai et de "Voisins en autopartagée" (VAP) qui est un service associatif d'autostop de proximité présent sur des territoires de la grande périphérie lilloise, hors PTU, mais aussi en Belgique²⁶. L'autostop de proximité peut être classé dans la catégorie du covoiturage. Les entretiens menés auprès des opérateurs ont permis de mettre en lumière des premiers enseignements relatifs au

²⁶ VAP, marque déposée au niveau européen, est un concept créé en Belgique par une association sans but lucratif. Ce concept s'est exporté en France, notamment dans le Nord-Pas de Calais. L'association VAP Nord-Pas de Calais a passé une convention avec l'association VAP belge, dépositaire de la marque. Notons que l'association du Nord-Pas de Calais a été dissoute, faute de moyens financiers suffisants pour développer l'autostop de proximité dans la région.

potentiel des STP, à la vision des professionnels du monde des transports sur ces services ainsi qu'aux enjeux de l'interopérabilité. Comme précédemment, les éléments issus de ces entretiens seront mobilisés tout au long du texte.

Les entretiens menés auprès des AOT de la zone d'étude ont également été réalisés en face à face sur le lieu de travail de la personne enquêtée à partir d'une grille d'entretiens (annexe 4). Il s'agissait d'entretiens semi-directifs, dont la durée variait de 2 à 3 heures, menés auprès d'autorités organisatrices situées dans l'AML ou auprès de structures n'ayant pas la compétence d'organisation des transports mais ayant mis en place des initiatives relevant des STP pour répondre à des besoins spécifiques de mobilité de la population sur leur territoire.

Huit entretiens ont ainsi été menés auprès de LMCU, de la Région Nord-Pas de Calais, du Conseil Général du Nord, du SITURV et de la CASO, mais aussi auprès de la Communauté de Communes du Pays de Pévèle et de celle du Pays Cœur de Flandres, deux collectivités qui n'ont pas le statut d'AOT.

La grille d'entretien partait d'une consigne large « *on parle souvent de nouveaux services à la mobilité ou d'offres alternatives à l'offre traditionnelle, qui seraient de nouvelles manières de gérer collectivement des services à usage personnalisé, qu'en pensez-vous, quel est votre point de vue sur ces services ?* ». La grille était structurée autour de cinq grands thèmes :

- l'opinion générale sur les STP et la définition que les acteurs rencontrés s'en faisaient ;
- les services type STP développés et / ou abandonnés et leur retour d'expérience ;
- les freins et leviers identifiés au développement des STP ;
- La politique de transports ou de mobilité développée actuellement et projetée et la place des STP dans cette politique, les « supports » et moyens nécessaires à leur développement ;
- La gouvernance : les modes d'articulation éventuellement nécessaires entre AOT pour développer les STP ;

Les résultats issus de ces entretiens ont largement contribué à la réflexion développée dans la 3e partie. Ils ont permis de mettre en avant que l'apparition et le développement de ces services dépendent étroitement des compétences et politiques développées par chaque AOT. Des freins et leviers spécifiques à chacune d'elle ont été mis en avant. Ces entretiens ont également bien mis en évidence la question de l'évolution de la gouvernance nécessaire au développement de ces services.

Des entretiens réalisés auprès des AOT situées en dehors de la zone d'étude ont également été menés dans le but d'élargir la réflexion à d'autres territoires. Cette partie du travail a consisté à aller chercher des exemples dans d'autres régions françaises afin de comprendre comment les STP étaient appréhendés par les AOTU d'une manière générale et plus spécifiquement dans les documents d'urbanisme. Pour cela, plusieurs entretiens ont été réalisés soit auprès de communautés urbaines, soit de communautés d'agglomération. Ils visaient à s'interroger spécifiquement sur la façon dont les services de transport personnalisés sont pris en compte au sein des divers documents de planification afin de mettre en lumière les éléments permettant d'améliorer cette prise en compte par la suite, si celle-ci apparaît comme insuffisante.

À cette fin, il a été choisi de cibler des EPCI de taille comparable à la communauté urbaine de Lille ou disposant également du rôle d'AOT sur leur territoire, et présentant une offre de STP similaire à celle de l'agglomération Lilloise, à savoir un système de vélo en libre-service, d'autopartage, de

covoiturage et de transport à la demande. Ces critères ayant été établis, nous avons sélectionné les communautés urbaines de Lyon, Strasbourg, Toulouse, Rennes et Bordeaux. Afin d'approfondir notre réflexion, nous avons souhaité élargir notre panel, en nous orientant également vers de plus petites collectivités présentant un certain nombre de STP, comme celles de Brest et d'Amiens²⁷. Au préalable un entretien a été réalisé auprès de LMCU afin de mettre en relief les points communs et différences entre les villes.

Les entretiens, de type semi-directif, se sont déroulés par téléphone, et non de visu, pour des raisons pratiques car nous ciblions des interlocuteurs répartis dans toute la France. Certains entretiens ont dû être réalisés en deux fois, auprès de personnes différentes, car certaines questions couvraient des champs relevant de services différents au sein des collectivités.

Type de public interrogé	Autopartage	Covoiturage	TAD	VLS	Total STP
Usagers	8 usagers de Lilas Autopartage,	8 usagers pratiquant le covoiturage, 4 inscrits à l'association VAP	4 usagers de TAD (Tadao, et Eveole)	8 usagers du V'Lille	6
Opérateurs de transport	Lilas Autopartage	VAP Covoiturezplus	TAD Eveole Itineo	V'Lille Vélin Calais	7
AOT située dans le périmètre de l'AML²⁸	LMCU	CC du Pays de Pévèle LMCU	CR Nord Pas de calais SITURV Pays Cœur de Flandres CG du Nord LMCU	LMCU	8
AOT située en dehors du périmètre d'étude²⁹	CUS (Strasbourg) Grand Lyon Grand Toulouse CUB (Bordeaux) Rennes Métropole	Grand Lyon Brest Métropole Grand Toulouse CUB (Bordeaux) Rennes Métropole	CUS (Strasbourg) Amiens Métropole Grand Lyon Brest Métropole Grand Toulouse Rennes Métropole	CUS (Strasbourg) Amiens Métropole Grand Lyon Grand Toulouse CUB Rennes Métropole	22

Tableau 6 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés dans le cadre de la recherche, analysés par type de STP

Au final, 54 entretiens couvrant un total de quarante trois services de STP ont été réalisés auprès des trois cibles. Ils concernent tous les types de STP comme cela est détaillé dans le Tableau 6 avec des approches différentes d'un territoire à un autre. Les principaux enseignements de cette première phase d'enquête qualitative ont été présentés en partie 2 du rapport intermédiaire (Castex et al. 2012). Ils ont servi à élaborer le questionnaire qui a servi de base à l'enquête quantitative.

²⁷ Une fiche récapitulative par AOT interrogées est disponible en annexe 6.

²⁸ Une AOT peut organiser plusieurs STP.

²⁹ Idem note précédente.

1.3.2 La phase d'enquête par e-questionnaire

Cette seconde enquête est venue compléter la phase qualitative. Celle-ci visait : à améliorer la connaissance sur les usages des STP ; à mettre en évidence les points communs et différences qui existent entre ces modes afin de définir les contours de cette nouvelle famille ; à identifier des profils de personnes qui utilisent plusieurs STP, c'est-à-dire ceux qui ont donc des pratiques multiples et combinées des STP.

L'enquête a été lancée sur internet le 29 mai 2012 (Figure 13). L'e-questionnaire a été envoyé aux étudiants via les Universités Lille1 et du Littoral Côte d'Opale, aux réseaux professionnels de l'ex-CETE Nord-Picardie et aux collectivités territoriales qui ont elles mêmes diffusées le questionnaire dans leurs réseaux. Le questionnaire a ainsi circulé dans différents réseaux sociaux et professionnels qui dépassaient les frontières régionales.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Enquête sur les déplacements en covoiturage, autopartage, vélo en libre service et transport à la demande

Vous utilisez ou avez utilisé le vélo en libre service, le covoiturage, l'autopartage ou le transport à la demande : Votre avis nous intéresse !

Dans le cadre d'un projet de recherche, le Centre d'études techniques de l'équipement Nord Picardie et l'Université de Lille 1 réalisent une enquête sur les déplacements. Elle s'adresse à toutes les personnes utilisant (ou ayant utilisé) le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre service ou le transport à la demande de manière régulière ou occasionnelle voire saisonnière. L'objectif est de mieux connaître l'organisation des déplacements, les difficultés et les avantages liés à la pratique de ces services. Pour cela, nous avons besoin de recueillir des informations sur vos déplacements et connaître vos opinions. Nous vous invitons donc à répondre à ce questionnaire avant le 15 mai 2012. N'hésitez pas à en parler autour de vous et à envoyer le lien internet à toute personne dans votre entourage qui pratique ces services.

L'objectif est d'avoir le maximum de réponses. Cela vous prendra moins de 10 minutes. Nous vous garantissons l'anonymat et la confidentialité de vos réponses.
Merci de votre participation !

En cas de problèmes ou pour toutes questions, vous pouvez contacter Sylvie Mathon (sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr) ou Elodie Castex (elodie.castex@univ-lille1.fr)

Remarque sur la protection de la vie privée
Ce questionnaire est anonyme.
L'enregistrement de vos réponses ne contient aucune information d'identification sur vous, à moins qu'une question ne vous ait été posée dans ce sens. Si vous avez répondu à un questionnaire utilisant des invitations, vous pouvez être assuré(e) que le code de l'invitation n'est pas enregistré avec votre réponse. Les invitations sont gérées dans une base de données séparée qui n'est mise à jour que pour indiquer si vous avez ou non utilisé votre invitation pour remplir le questionnaire. Il n'y a aucun moyen de faire le lien entre les invitations et les réponses enregistrées pour ce questionnaire.

Charger un questionnaire non terminé Suivant >> [Sortir et effacer le questionnaire]

Figure 13 : Page d'accueil de l'e-questionnaire

Le questionnaire structuré en 5 parties (usages des STP, freins, modification des comportements et du rapport à l'automobile, informations sur les individus) comprenait 51 questions dans le cas d'une personne qui utilise un seul service de STP (annexe 5). Afin de pouvoir dissocier les réponses par STP, certaines questions se dédoublaient dans le cas des personnes qui utilisent plusieurs STP. Le questionnaire complet est mentionné en annexe.

Les analyses des matériaux récoltés nous apportent des précisions sur le profil des usagers en ce qui concerne leur mobilité et leurs caractéristiques socio-démographiques. Toutefois, il faut garder à l'esprit que le mode d'enquête ne permet pas de garantir la représentativité de l'échantillon, même si des efforts ont été faits pour maîtriser l'écart. En effet, le questionnaire n'avait pas pour vocation d'être exhaustif (il ne visait pas à estimer le pourcentage de personnes utilisant ces modes), ni d'être représentatif de la population (le mode d'enquête ne le permettant pas). Il a été conçu dans le but de tester les hypothèses du projet de recherche et de valider statistiquement les éléments qui sont ressortis des entretiens.

1.3.3 Retours et résultats généraux de l'enquête par e-questionnaire

En février 2013, 1169 personnes avaient répondu à l'enquête. 888 questionnaires ont été jugés exploitables car entièrement complétés par les répondants. Les autres questionnaires incomplets³⁰ ont été écartés de l'analyse. Ils pourront ponctuellement être utilisés pour des traitements complémentaires sur des points bien particuliers.

Sur les 888 réponses complètes, 755 personnes ont déclaré utiliser au moins un service de transport personnalisé. Les 123 questionnaires restants concernent des personnes qui n'utilisent pas les modes étudiés.

Les répondants sont principalement originaires de la partie Nord de la France (Figure 14). Les réponses proviennent majoritairement de personnes résidant dans la région Nord-Pas-de-Calais (56%), d'où le questionnaire a été lancé, et de la Picardie voisine (14%). 392 répondants vivent au moment de l'enquête dans le périmètre de l'étude (AML) dont 268 à Lille. La ville d'Amiens comptabilise à elle seule 77 réponses et arrive ainsi en seconde position après Lille.

Des réponses sont également parvenues des régions lyonnaise (une soixantaine de réponses) et parisienne (une trentaine de réponses), du Nord-Est de la France avec notamment Strasbourg, et de quelques villes de l'Ouest de la France (Caen, Rouen Angers). En revanche, nous n'avons eu que très peu de retours sur la partie Sud de la France. En effet, celle-ci apparaît comme faiblement représentée au niveau des réponses qui apparaissent de façon disséminées dans la partie méridionale du pays. Ce faible taux de réponse n'est pas un biais du questionnaire mais est tout simplement lié à son éloignement avec la zone d'étude. Les répondants qui vivent dans cette partie de la France correspondent le plus souvent à des personnes qui ont vécu à un moment donné dans la zone d'étude et qui ont gardé des liens avec celle-ci à travers des réseaux sociaux ou professionnels.

³⁰ Les questionnaires incomplets correspondent à des cas de figure où la saisie a été abandonnée en cours de route (cas le plus fréquent) ou à l'absence de réponse sur certains champs jugés importants compromettant ainsi l'exploitation.

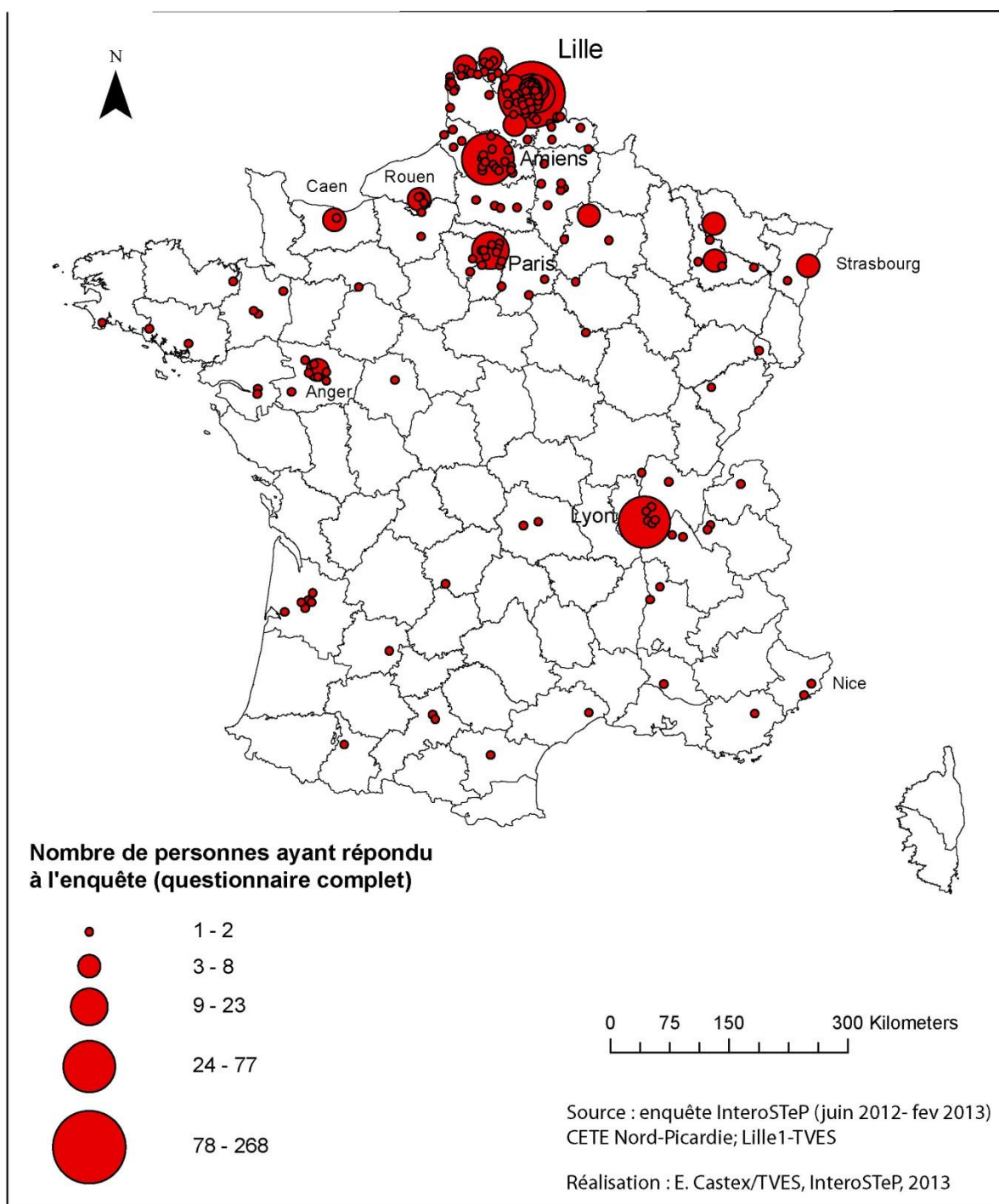


Figure 14 : Cartographie des répondants à l'enquête par e-questionnaire (tous modes confondus)

La cartographie par STP (Figure 15) montre que les réponses ont été plus nombreuses pour le VLS que pour les autres modes. En effet, **le VLS représente 570 personnes, soit 75 % des répondants**. La localisation des répondants correspond aux grandes Régions préalablement identifiées. Il peut paraître surprenant de constater que des personnes qui se déclarent utilisatrice de VLS habitent des communes éloignées de tout système de VLS. Il est apparu lors de l'analyse des résultats que ces réponses correspondaient, soit à des usages antérieurs (avant déménagement), soit à des usages ponctuels (VLS utilisé lors de déplacements privés³¹ ou professionnels³²).

Le covoiturage est le mode qui arrive en seconde position en nombre d'utilisateurs. 395 répondants ont déclaré pratiquer ce mode de déplacement, soit 52 % du total. La localisation des répondants coïncide là encore avec celle qui a pu être observée auparavant.

L'autopartage représente 208 réponses, soit 27 % du total des questionnaires retenus pour analyse. Les localisations des autopartageurs sont plus concentrées que les autres et correspondent plutôt à des villes qui disposent de sociétés d'autopartage³³. Contrairement au VLS, les autopartageurs qui ont répondu sont utilisateurs de ce service au moment de l'enquête et ne font pas part d'un usage antérieur ou d'un usage ponctuel lors de déplacements professionnels par exemple. L'enquête comprend également quelques réponses de personnes qui font de l'autopartage entre particuliers (16,3%).

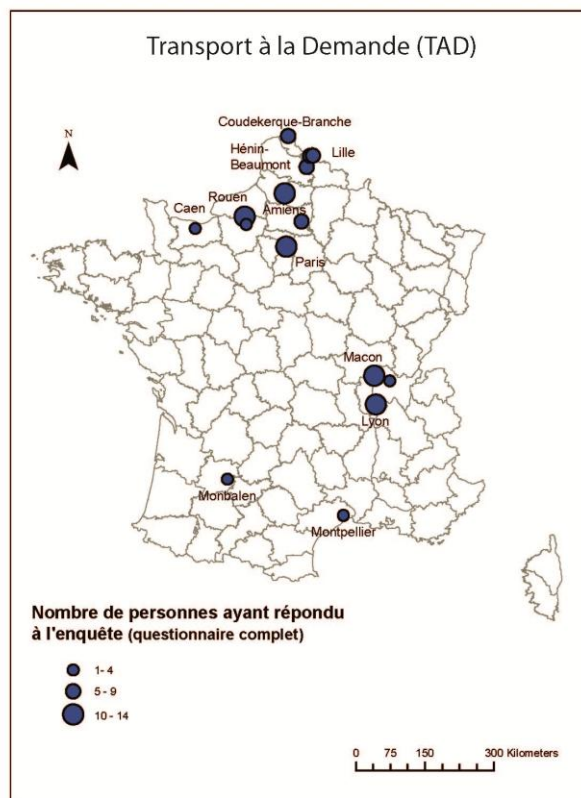
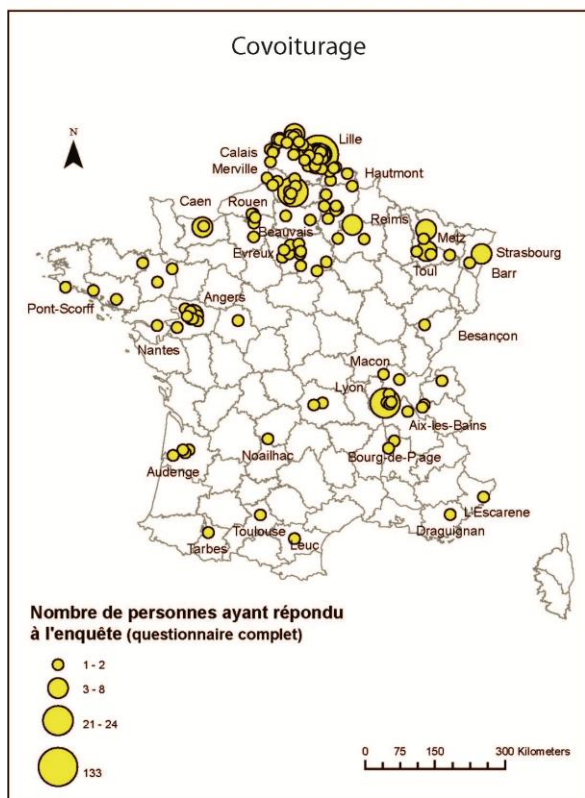
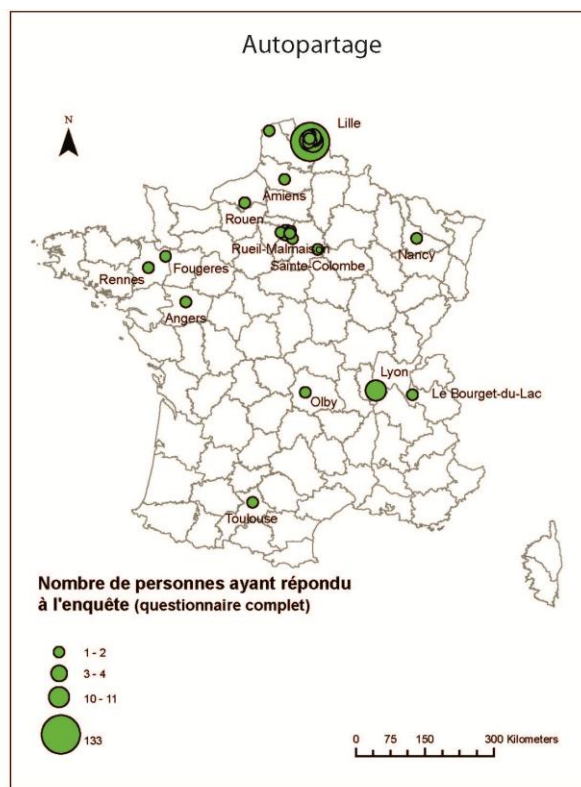
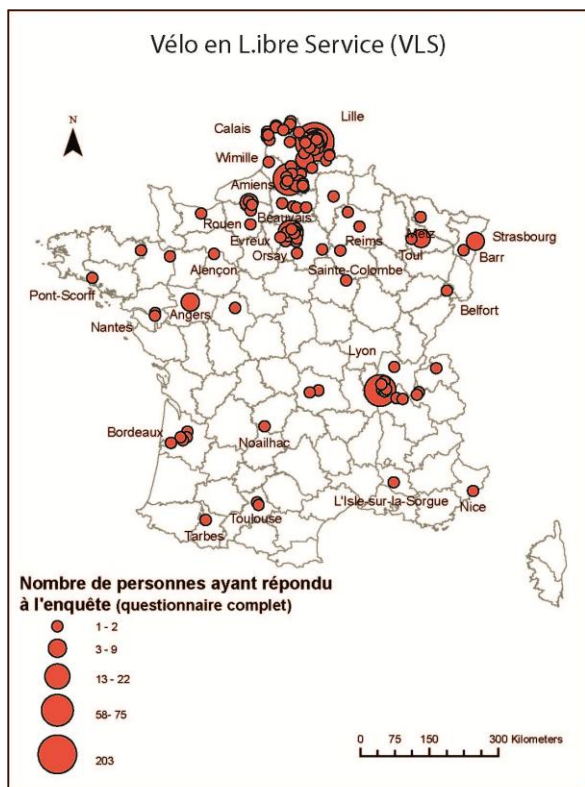
Enfin, comparativement aux autres STP, le TAD n'a recueilli que très peu de réponses (seulement 25 questionnaires exploitables). Ceci ne nous a malheureusement pas permis de faire des statistiques fiables contrairement aux autres modes. Les résultats ont tout de même été exploités afin de tirer des enseignements des réponses obtenues. Nous reviendrons en fin de deuxième partie sur les raisons de ce faible taux de retour.

Il est à noter que parmi les répondants, **près d'une personne sur deux (47%) déclare utiliser plusieurs STP**. Ceci explique pourquoi la somme des réponses par STP est supérieure au nombre de questionnaires exploitables et que les pourcentages cumulés dépassent les 100 %. Ce fort taux de personnes multi-utilisatrices de STP nous a particulièrement intéressé car il répondait à un des questionnements du projet de recherche : les STP sont-ils utilisés de manière isolée ou conjointement ? Il semblerait donc qu'une pratique plurielle des STP soit plus répandue que ce qui était initialement envisagé. Ce point sera traité de manière plus approfondie en 3^e partie.

³¹ Répondants qui utilisent des systèmes de vélo en libre service lors de visites à la famille ou à des amis.

³² Exemple d'un répondant qui déclare utiliser le vélib lorsqu'il doit se rendre à Paris pour des raisons professionnelles.

³³ Autopartage organisé par une société de type de société anonyme, SCIC... et qui s'occupe de l'organisation et de la gestion de la flotte de véhicules pour le compte de leurs adhérents (ex. Lilas Autopartage à Lille, Autolib à Paris, AutoAutrement à Strasbourg...).



Source : enquête InterSteP (juin 2012- fev 2013)
CETE Nord-Picardie; Lille1-TVES

Réalisation : E. Castex/TVES, InterSteP, 2013

Figure 15 : Cartographie des répondants à l'enquête par e-questionnaire par STP

1.3.4 Représentativité de l'échantillon

L'analyse des résultats a révélé que la répartition entre les hommes et les femmes est à peu près équilibrée chez les répondants (50,5 % de femmes et 48,2 % d'hommes)³⁴ et se rapproche de ce qui est observé au niveau national (respectivement 51,59 % et 48,40 %, Insee RP 2010). Les répondants ont entre 16 et 73 ans. Les moins de 30 ans sont particulièrement bien représentés suivis des trentenaires (Figure 16).

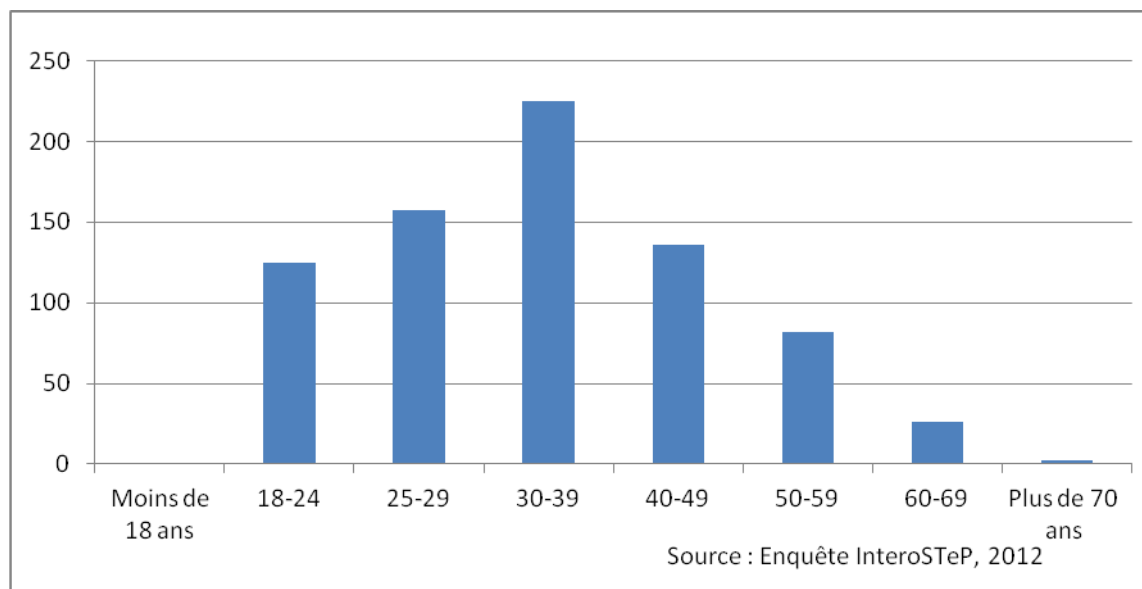


Figure 16 : Age des répondants à l'enquête par e-questionnaire

La grande majorité des usagers des STP (563 personnes), soit 74 % des répondants, ont un emploi au moment de l'enquête. Ils sont donc surreprésentés dans l'enquête par rapport à la population nationale et celle du territoire d'étude (cf. Tableau 7). 27 personnes sont en recherche d'emploi (3,5%) et 25 en retraite (soit moins de 3 %). Les étudiants représentent seulement 12 % des répondants. Enfin l'échantillon récolté compte également 2 hommes et 3 femmes au foyer, ainsi qu'un lycéen. 91 % des enquêtés possèdent le permis de conduire et 69 % vivent dans un foyer doté d'au moins une automobile.

Source : Insee RP 2011		Nombre d'élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés de 15 à 64 ans	Nombre de chômeurs de 15 à 64 ans	Nombre de personnes de 15 ans ou plus Retraités	Actifs occupés en 2011	Pop totale 15 ans et plus
France entière	% pop totale	6,55	5,98	21,48	41,11	81,48
	% pop 15 ans et plus	8,04	7,33	26,36	50,45	-
AML	% pop totale	7,71	7,37	18,57	37,69	79,88
	% pop 15 ans et plus	9,65	9,23	23,25	47,19	-

Tableau 7 : Données de cadrage sur la population française et celle de AML (Insee RP 2011)

³⁴ Pour 1,3 % des répondants ce champ n'était pas renseigné.

L'enquête affiche donc une surreprésentation des actifs, mais celle-ci est sans doute révélatrice du type de population qui utilise ces modes de transports. A contrario, on aurait pu s'attendre à trouver une plus forte proportion d'étudiants dans l'échantillon étant donné que ce public est souvent associé aux modes partagés (notamment au covoiturage). Les membres du projet de recherche ont souhaité maîtriser le nombre d'étudiants parmi les répondants. En effet, une diffusion trop large dans les établissements du supérieur (les Universités Lille1 et du Littoral Côte d'Opale comptant à elle deux plus de 30000 étudiants) aurait fortement orienté l'échantillon vers la population estudiantine. De fait, le questionnaire a volontairement été distribué à un nombre limité d'étudiants via des listes de diffusion spécialisées. Ainsi, le pourcentage d'étudiants est supérieur à celui observé au niveau national mais de façon limitée.

La faible représentativité des retraités (et des personnes âgées d'une manière générale) s'explique facilement par le mode d'enquête choisi (enquête diffusée par internet) et les modes étudiés (covoiturage, autopartage, VLS). Le faible taux de retour sur le TAD explique aussi la sous-représentativité des personnes âgées. En revanche, il est plus difficile d'avancer des arguments pour les personnes en recherche d'emploi : ne pratiquent-elles pas ou n'ont-elles pas souhaité répondre ?

Synthèse

Ainsi, avec un seul terrain d'étude il est possible d'observer des situations socio-démographiques très contrastées, des services de transports qui vont s'implanter différemment d'un lieu à un autre et enfin une multitude d'acteurs aux compétences variées et à des échelles différentes (Région, Départements, AOTU...).

Les matériaux récoltés dans le cadre du projet de recherche sont riches et variés : entretiens, enquête quantitative, cartographie, base de données sur le covoiturage. Ajoutés à l'état de l'art, ils apportent une vision d'ensemble sur les STP qui porte à la fois sur les usages, les pratiques des aménageurs et des opérateurs de transports, leur localisation dans le territoire d'étude... Dans les parties suivantes nous allons revenir sur les différents postulats du projet de recherche. Ces matériaux serviront de support à l'analyse et seront utilisés de façon à appuyer l'argumentation. Du fait de l'organisation du rapport, ils ne feront pas l'objet d'une présentation à part. Les résultats issus de ces travaux seront mobilisés au gré des besoins pour infirmer et confirmer les hypothèses.

2 Les STP : une nouvelle famille de mode de transport ?

Un des postulats initiaux de la recherche visait à défendre l'idée que les modes étudiés forment une nouvelle famille de transport qui viendrait s'intercaler entre les deux grandes familles existantes que sont les modes individuels et les modes collectifs.

Cette idée est défendue par d'autres auteurs sans toutefois avoir fait l'objet d'une définition approfondie. Dans cette partie nous proposons de nous consacrer à cette tâche. Pour cela, nous nous sommes intéressés à l'analyse de la littérature spécialisée et scientifique pour voir comment ce sujet a été abordé jusqu'à présent par les différents auteurs. Cette analyse bibliographique a également été l'occasion de mettre en évidence les traits propres à ces modes mais aussi les caractères communs qui permettent de les relier entre eux. En plus du travail de recherche bibliographique, nous avons mobilisé les enquêtes qualitatives et quantitatives réalisées durant le projet pour mettre en évidence les ressemblances telles qu'elles peuvent être perçues par les usagers de ces services.

Ainsi, la partie commencera par mettre en évidence les points communs qui permettent de relier ces modes entre eux et ainsi définir les contours de cette « nouvelle » famille de transport. Dans un deuxième temps nous aborderons la question des dissemblances entre ces modes, les points sur lesquels elles portent et la façon dont elles perturbent ou non la caractérisation de cette famille. Cette analyse se poursuivra dans la sous-partie suivante par l'exploitation des résultats de l'enquête réalisée par e-questionnaire. Celle-ci permet de compléter l'analyse des ressemblances et des dissemblances à travers cette fois les usages.

2.1 Les principaux points communs aux STP

Parler de famille suppose que les modes étudiés partagent un ensemble de caractères communs permettant d'établir des rapprochements, d'identifier des ressemblances. Trois grands traits communs ont été identifiés et sont présentés ci-dessous. En premier lieu, nous nous attacherons à démontrer que les STP résultent d'une évolution de modes existants, qui permet d'identifier une filiation. Les STP correspondent à une adaptation d'un mode principal/existant où les caractéristiques initiales vont être combinées à celles d'un autre du mode. Dans un second temps, nous nous intéresserons à leur évolution dans le temps. En effet, ces modes connaissent à peu près tous le même schéma de développement et vont passer par les mêmes phases : une phase d'émergence dans un contexte de crise ou de raréfaction de l'offre ; une deuxième vague d'émergence dans les années 70 ; une troisième vague de montée en puissance. Dans un dernier temps, nous mettrons en évidence les similitudes au niveau des profils d'usagers à l'aide de l'enquête qualitative.

2.1.1 Des modes interstitiels qui complètent le dispositif global en proposant des services hybrides et souples dans leur mise en œuvre...

La première caractéristique commune à ces modes de déplacement porte sur le fait que les STP ne peuvent être classés dans les deux grandes familles ou catégories de transport existantes que sont les transports individuels et les transports collectifs. Plusieurs auteurs s'accordent sur ce point. Dans la littérature scientifique la **logique d'entre-deux** est soulignée à propos du covoiturage par G. Amar :

« *Le ridesharing est un bon exemple de système transmodal : ni individuel ni collectif, à la fois privé (propriété des véhicules, conducteurs) et public (bases de données, voies réservées sur autoroutes, incitations fiscales...), il repose sur une structure logique originale* » (G Amar, 2010, 161). Elle l'est également par S. Vincent où ce dernier est appréhendé comme « *une sorte d'entre-deux, parfois insaisissable et pourtant toujours éminemment social* » (Vincent, 2008a, 239). Ainsi, le covoiturage, comme le VLS s'inscrit quelque part entre les modes individuels et collectifs. Ces deux modes proposent une mise en commun, une sorte de « collectivisation » de modes individuels (actif dans le cas du VLS, motorisés dans les autres cas).

Cet entre-deux peut être défini par rapport à des modes existants. A cet effet, on peut citer l'exemple de l'autopartage qui est présenté comme une location de courte durée qui se situe quelque part entre la location traditionnelle et la voiture particulière, ou encore celui du TAD qui est défini comme un mode à « mi-chemin » entre le taxi et le bus (Castex, 2007).

Ainsi, les STP viennent bousculer l'ordre établi en s'immiscant dans la traditionnelle opposition entre modes individuels et modes collectifs. Leur particularité vient du fait qu'ils vont aller chercher des traits propres aux deux grandes familles et procéder ainsi par hybridation modale. Cette idée a été défendue par George Amar à travers le concept de « transmodalité » qui désigne « *un mécanisme de production de modes nouveaux à partir des modes existants, en modifiant et en recombinaison leurs composants ou attributs (leurs « gènes »)* » (G Amar, 2010, 149). L'auteur distingue 3 types de transmodalité : le « métissage modal » (ex. tram-train), la « réinvention d'un mode » (ex. renouveau du tramway), « croisement de catégories ». Notre postulat est de dire que les STP relèvent plutôt du 3^e cas de figure. Ils croisent les caractéristiques des transports individuels et des transports collectifs, mais également des transports privés avec ceux du transport public et cassent ainsi les codes traditionnels du transport.

Les STP remettent en cause le cloisonnement qu'il pouvait y avoir entre les modes de transport comme le démontre G. Amar à propos du covoiturage : « *le covoiturage est un bon exemple d'innovation « non véhiculaire » : c'est un véritable mode de déplacement, clairement différent des autres, irréductible aussi bien à la VP (voiture particulière) qu'au TC (transport collectif). L'existence de ce mode démontre ipso facto que le véhicule (automobile, en l'occurrence) ne suffit pas à définir le mode* » (Amar, 2010, 148).

Par ailleurs, ces services remettent en cause la notion même de mode de transport qui, dans sa conception originelle, est associée soit à un véhicule (l'automobile, le train...), soit à une infrastructure³⁵. Néanmoins les STP, contrairement à d'autres services à la mobilité, reposent sur un véhicule dont l'usage est partagé à un moment donné³⁶ (la voiture dans le cas du covoiturage et de

³⁵ E. Merenne en 2008 utilise le terme de mode de transport pour la route, le rail, la voie d'eau... Selon sa définition c'est le support qui sert de référence et non le véhicule

³⁶ Le pédibus par ex. ne nécessite aucun « support » autre que la voirie, il n'est donc pas comptabilisé parmi les STP.

l'autopartage, le taxi ou le minibus dans le cas du TAD, le vélo³⁷ dans le cas du VLS). Le Pédibus relève plutôt des modes de déplacement et non des modes de transport.

Les STP correspondent donc à une adaptation d'un mode principal/existant où les caractéristiques initiales vont être combinées à celles d'un autre mode de transport dans le but de proposer une nouvelle offre de transport. Cette hybridation suggère une recherche de personnalisation du service rendu. Adaptation d'un mode de transport donné, ils procurent des réponses interstitielles pour assurer un panel de réponses à la diversité des situations personnelles.

Ainsi, les STP, sous leurs formes récentes, constituent une réponse à l'évolution de la société. En effet, l'automobile qui a souvent été présentée comme l'expression et l'agent de l'individualisation de la société est ici réutilisée sous d'autres formes (autopartage ou covoiturage), ou copiée dans son fonctionnement (dans le cas du TAD).

Les STP sont perçus par les AOT comme un moyen d'apporter une réponse collective, et d'une certaine façon publique, à ce besoin d'individualisation. Le TAD est une forme d'individualisation des transports publics ; *a contrario*, l'autopartage peut être vu comme un retour en arrière sur cette individualisation, comme le fait de remettre en question le symbole même de l'individualisation qu'est la voiture particulière. Or, dans le covoiturage, comme l'autopartage, l'usager est quand même maître de son déplacement. L'individualisation ne passe plus par la possession mais par la gestion du déplacement qui va être individualisée.

Un foisonnement d'initiatives accompagné d'un foisonnement de la terminologie.

Ce développement des STP par hybridation a conduit à la création d'une multitude de services aux fonctionnements différents. Ce foisonnement d'initiatives qui s'est également accompagné d'un foisonnement de la terminologie qui cherchait à mettre en avant le côté innovant de ces modes de transport. Cette profusion d'appellation a concerné dans un premier temps les modes eux-mêmes, puis dans un second temps la nouvelle famille qui était en train d'émerger.

En effet, avant que ne s'imposent VLS, TAD, covoiturage et autopartage plusieurs appellations ont coexisté. Par exemple, avant que le terme de « transport à la demande » ne devienne la référence de tous les services de transport qui nécessitent une réservation, il était fréquent de lire des travaux utilisant les dénominations de bus à la demande, ligne à la demande et même celle de *taxibus* qui a été repris par la suite comme nom commercial de certains services à la demande.

Ce foisonnement de la terminologie est intéressant à étudier car il est révélateur des valeurs portées par les services de transport. Aussi, les principales dénominations utilisées et rencontrées dans la littérature ont été répertoriées dans le Tableau 8. Deux grandes valeurs ressortent à travers leur analyse : celle de partage et celle de personnalisation du transport.

La notion de partage est très présente que ce soit dans la littérature française (Vélopartage, voiture partagée, Voitures à plusieurs...) mais aussi internationale (sharing systems, ridesharing...). Celle-ci est particulièrement prégnante pour les trois premiers STP (VLS, autopartage et covoiturage), elle

³⁷ Le Vélo, nom familier donné à la bicyclette, est défini comme un appareil de locomotion relevant de la catégorie des véhicules (engin à roue ou à moyen de propulsion, servant à transporter des personnes ou des marchandises (Dictionnaire le Petit Robert).

renvoie à une forme contemporaine de solidarité basée sur l'échange de bons procédés dans le cas du covoiturage et de certaines formes d'autopartage ; ou encore de mutualisation de matériels dans le cas du Véhicule à Temps Partagé ou de Car clubs. Celle-ci est moins présente dans le cas du TAD. Elle émerge d'une certaine façon à travers l'idée des taxis-collectifs, où le véhicule va être partagé avec d'autres passagers comme cela a été le cas avec les premières formes de TAD développées pendant la guerre dans un contexte de pénurie. Cette forme est très peu répandue en France et dans l'ensemble des pays occidentaux où les aspects technologiques (Demand responsive Transport) et institutionnalisés (TAD au sens de la LOTI) ont été privilégiés. En revanche, dans les pays asiatiques, au Moyen-Orient, Maghreb et en Afrique, les formes de taxis-collectifs font intégralement partie du système de transport et se démarquent des TAD occidentaux.

Terminologie	Vélo en Libre Service	Autopartage	Covoiturage	TAD
Française	Vélo à la carte ³⁸ Vélopartage Systèmes de vélo partagé	Voiture partagée Véhicule à Temps Partagé (VTP) ³⁹ .	VAP : Voitures A Plusieurs / Voitures Avec Passagers* Autostop participatif*	Service/Ligne/Bus à la Demande Taxis-collectifs Lignes virtuelles* Services souples » ou « services flexibles »
Internationale	Bicycle sharing system Bike sharing City bike rental Call a bike ⁴⁰	Carsharing Car clubs Shared-use vehicle systems ⁴¹ On Demand vehicles	Carpooling Ridesharing Lift-sharing High Occupancy Vehicule (HOV) Lanes*	Paratransit* Dial-a-ride, Shared-taxis Demand Responsive Transport (DRT) On Demand Transport
* correspondent à des cas particuliers de STP				

Tableau 8 : Liste des appellations utilisées pour désigner les STP

Le deuxième aspect qui ressort de la terminologie concerne indirectement la personnalisation du service. L'idée mise en avant est que la personne va composer elle-même son transport. Elle renvoie à l'idée de « sur-mesure » et par là même d'individualisation du transport. C'est ce qui transparait des services dits « à la carte ». À titre d'exemple, le premier service moderne⁴² de VLS lancé à Rennes en 1998, reposait sur la notion de service « à la carte ». Celle-ci n'est pas sans rappeler le « à la demande » du TAD qui fait référence à la réservation du service, mais également au fait que le transport public va s'adapter aux personnes qui réservent. Aussi, le TAD a été pendant longtemps

³⁸ Utilisé à propos du service lancé à Rennes en 1998 par Clear Chanel

³⁹ Définition de l'autopartage comme les voitures à temps partagées (ECOSYMPA 198, 2007)

⁴⁰ Système de location de vélos à la demande proposé par la Deutsche Bahn (DB).

⁴¹ Nom utilisé par Barth and Shaheen (2002).

⁴² Moderne dans le sens où le fonctionnement était automatisé et géré par informatique.

conçu comme une forme d'individualisation du transport public, même si tous les services de TAD n'iront pas aussi loin dans le niveau de service offert.

Ce foisonnement de la terminologie a également entraîné des confusions notamment auprès du grand public qui a longtemps eu du mal à s'y retrouver entre TAD, Covoiturage et autopartage⁴³. Cette confusion est également présente dans la terminologie internationale où un amalgame est souvent fait entre *ridesharing*, *carsharing* et *carpooling*⁴⁴.

Nous pouvons également ajouter que certaines de ces appellations font en réalité référence à des sous-catégories de STP comme par ex. les systèmes de VAP ou d'autostops participatifs qui correspondent à des formes de covoiturage basées sur la solidarité et la gratuité ou encore les HOV-Lanes⁴⁵. Du côté du TAD, les lignes virtuelles désignent désormais un type de fonctionnement de service de TAD, alors que le terme de *Paratransit*, qui a été dans un premier temps utilisé pour désigner les premières formes de TAD au EU, est aujourd'hui utilisé pour désigner les services réservés aux personnes à mobilité réduite.

De fait, ce foisonnement de la terminologie nuit à la lisibilité de ces services d'autant plus que les termes utilisés pour désigner la catégorie que forment ces modes de déplacement sont eux-mêmes sujet à discussion. En effet, de même que les appellations utilisées pour désigner chaque STP sont nombreuses, celles employées pour désigner l'ensemble formé par ces modes abondent (Tableau 9). Elles rentrent dans la catégorie des modes dits « alternatifs », mais alternatif à quel mode ? Si ces modes sont envisagés comme une alternative à la voiture individuelle, alors les transports en commun et les modes actifs rentrent aussi dans cette catégorie. De ce fait, cette catégorie est plus vaste que celle qui nous intéresse ici.

⁴³ Une enquête du Bureau 6T par sondage téléphonique révélait que 28 % des personnes enquêtées confondaient covoiturage et autopartage.

⁴⁴ En ce sens, Wikipedia est un bon indicateur car le covoiturage y est ainsi présenté : "Carpooling (also known as car-sharing, ride-sharing, lift-sharing and covoiturage), is the sharing of car journeys so that more than one person travels in a car". Article sur la page "Carpool" modifié pour la dernière fois le 6 mai 2013 (consulté le 15 juillet 2013).

⁴⁵ Voies réservées aux covoitureurs sur autoroute. Elles sont répandues principalement en Amérique du Nord (États-Unis, Canada). Quelques expériences ont été recensées en Europe (Londres, Madrid) mais pas en France (CERTU 2011b).

Appellation	Auteurs/ organismes l'utilisant	Définition et idée défendue	Modes concernés
NSM	CERTU	<ul style="list-style-type: none"> Définition assez large Basée sur la notion de service à la mobilité Idée de renouveau de ces services permis notamment par l'essor de l'informatique et des TIC 	<ul style="list-style-type: none"> VLS Autopartage Covoiturage TAD Pedibus
3 ^e mode	PREDIM G. Uster (2011)	<ul style="list-style-type: none"> Ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle et complémentaires aux transports collectifs⁴⁶ Désigne les modes inclassables dans les catégories du transport collectif et de l'individuel Notion assez vaste 	<ul style="list-style-type: none"> VLS Autopartage Covoiturage TAD VLD⁴⁷ ...
TPI	Feitler (2003) G. Amar (2010) Huré (2012)	<ul style="list-style-type: none"> Pas de définition connue mais plusieurs mentions dans des articles scientifiques (Feitler 2003...) ou comme moyen de communication (Site internet de La Rochelle) => souligne le coté antinomique 	<ul style="list-style-type: none"> Utilisé uniquement pour les systèmes de « véhicules en libre service » voiture ou vélo.
Mobilité partagé	Web, blog...	<ul style="list-style-type: none"> Valeur de partage Economie sociale et solidaire 	<ul style="list-style-type: none"> VLS Autopartage Covoiturage TAD VTC
STP	Equipe InteroSTeP	<ul style="list-style-type: none"> ensemble des services de transport organisés de manière collective et proposant une offre personnalisée de mobilité. Modes à l'interface des TC et des modes individuels. => basé sur l'idée d'une personnalisation du service. 	<ul style="list-style-type: none"> VLS Autopartage Covoiturage TAD

Tableau 9 : Liste des appellations utilisées pour mentionner la famille formée par les modes de déplacement étudiés

Pour désigner la famille formée par les modes étudiés plusieurs terminologies ont été proposées. Nous avons déjà pu évoquer celle du 3^e mode utilisé par le PREDIM et par G. Uster (2011). À celle-ci, il faut ajouter des sigles dont le plus répandu est celui de NSM « nouveaux services à la mobilité » employé par le CERTU ou encore celui de Transport Public Individuel (TPI) utilisé d'abord à propos du système de VLS de la ville de Lyon (Huré, 2012b), puis employé par G. Amar à propos du Vélib (2010, 180). Plus récemment, il a été repris dans la presse à propos des systèmes *Autolib* et *Liselec* (La

⁴⁶ Définition donnée dans « le point sur les nouveaux services la mobilité » (CERTU 2013).

⁴⁷ VLD : Vélo en location de Longue Durée

Rochelle) ou encore du vélo taxi⁴⁸. Enfin, Le terme de « mobilité partagé » commence également à se répandre dans les appels à textes et sur le web. Il fait référence au champ de l'économie sociale et solidaire et reprend la valeur de partage qui, nous l'avons vu précédemment, est très présente dans la terminologie propre à chaque service. Néanmoins, le contour de ce terme ne semble pas non plus très bien défini et il n'apparaît pas encore dans des articles scientifiques. Il est utilisé principalement dans des lettres professionnelles⁴⁹ ou par divers sites et blogs liés à l'écologie ou à l'économie collaborative.

Chacune de ces appellations met l'accent sur un élément différent : la nouveauté, ou plutôt le renouveau, dans le cas des NSM ; émergence d'une nouvelle catégorie de transport dans celui du 3^e mode ; l'hybridation dans le cas de TPI... Si celle de NSM semble être la plus répandue, car sa diffusion a été assurée par les nombreuses publications du CERTU, elle ne nous a pas paru satisfaisante.

En France, une partie de la doctrine regroupe ces services sous le terme de Nouveaux Services à la Mobilité (NSM). Toutefois, ce terme peut prêter à confusion. En effet, comme nous le verrons par la suite (Figure 17), ces services ne sont pas si « nouveaux » que cela, c'est plus leur essor qui est récent et les façons de les utiliser que s'exprime le renouveau. Les premiers services ou les premières expériences d'autopartage, de vélopartage, de TAD ou de covoiturage ont été lancées il y a plusieurs décennies, mais ont rarement connu un grand succès. Il faut attendre les années 2000 pour voir ce type de services revenir sur le devant de la scène et se développer sur l'ensemble de la France et dans le monde. En outre, le champ des NSM n'est pas clairement délimité : quelles sont les caractéristiques qui permettent de classer ou non un service à la mobilité dans la catégorie des NSM ? Derrière la notion de « services à la mobilité » se cache des services de transport mais également des services d'informations, de fait, cette notion peut recouvrir une définition plus large que celle des STP. Les centrales de mobilité par exemple, peuvent rentrer dans cette définition, contrairement aux modes étudiés ici qui reposent sur l'usage d'un véhicule (voiture, minibus ou vélo).

Un autre vocable est également utilisé pour désigner les modes étudiés ici : celui de « 3^e mode ». Il est notamment utilisé dans le cadre des travaux du PREDIM pour désigner « *un ensemble d'alternatives à la voiture individuelle, s'inscrivant en complément au transport collectif lourd* » (PREDIM, 2010). Ce vocable est intéressant car il introduit l'idée que l'autopartage, le covoiturage, le TAD... forment une famille de modes à part, qui se différencie des deux autres grandes familles de transport que sont les modes collectifs et individuels. Ceci semble indiquer qu'ils présentent des similitudes permettant de les regrouper sous un même nom. Toutefois, si l'on s'en tient toujours à la définition du PREDIM telle qu'elle est donnée dans son rapport d'activité (2010) le vocable de « 3^e mode » donne lieu à une interprétation plus large puisqu'il inclut notamment la marche à pied.

⁴⁸ « Autolib' ou l'émergence du transport public individuel » publié le 11 octobre 2011 sur atlante.fr ; « Le vélo-taxi : l'avenir du transport public individuel ? » publié le 13/09/2010 sur developpementdurable.com par Yann Cohignac ; « La Rochelle réinvente les transports urbains individuels » publié le 13/09/2010 sur electricite-verte.com. Articles consultés le 27 juin 2013.

⁴⁹ Lettre SIA Partner 4^e semestre 2013. Mobilité partagé, transport à la demande : le renouveau de la voiture en ville ? 6 p.

Le terme de « mobilité partagé » renvoie à une valeur qui est très fortement mobilisé dans la société actuelle et qui l'est encore plus dans un contexte de crise (idée de mutualisation du matériel, de partager l'existant...). Il est court et sonne bien à l'oreille, cependant, comme le verrons lors de l'exploitation de l'enquête quantitative par e-questionnaire, cette valeur n'est jamais ressortie de manière spontanée dans les parties libres du questionnaire. L'argumentaire développé par les répondants pour justifier l'usage de ces services est très individualiste : prendre l'air, se reposer, ne pas être dépendant des transports en commun/embouteillages...); très peu de personnes argumentent sur les formes de solidarité ou de convivialité que permettent ces modes, au mieux l'argumentaire sera d'ordre écologique. De plus, là aussi l'acceptation peut être plus large : une personne qui monte dans un bus ou un TCSP ne réalise-t-elle pas une mobilité partagée ? L'infrastructure et le véhicule seront partagés, de même que le temps du trajet...

Quel que soit le terme employé, ces services alternatifs à la VP et complémentaires des TC occupent aujourd'hui une place de plus en plus grande dans la mobilité. La plupart des grandes villes ont leur système de vélos en libre service, les sites internet de covoiturage se multiplient, le transport à la demande se développe dans le rural, le périurbain mais également dans l'urbain (Castex, 2007) et l'autopartage est en pleine évolution avec le lancement sur notre territoire de plusieurs services ces dernières années (CERTU, 2008) dont le très médiatique et controversé Autolib' à Paris (Huré, 2012a).

Dès le départ, le choix des membres d'InteroSTeP a été de mettre l'accent sur la personnalisation du service. Cette dernière correspond à une adaptation du système de transport aux besoins d'individualisation de la société, mais aussi d'immédiateté et d'instantanéité dans les réponses apportées par le système de transport.

Ainsi les formes prises par ces modes de déplacement peuvent être multiples. Aucun d'eux ne peut être réduit à un modèle unique, à une norme. Ceci explique le manque de lisibilité de cette famille de transport qui implique le choix de termes suffisamment génériques pour englober des fonctionnements très contrastés. A première vue, tout oppose le transport à la demande en *porte à porte* de celui en *ligne virtuelle*, pourtant ces deux modes de fonctionnement relèvent d'une même définition juridique (celle de la LOTI) et supposent une réservation préalable.

2.1.2 Un manque de lisibilité dans le système de transport lié au foisonnement de l'offre

Ces modes ont également en commun de se décliner en un sous-ensemble de catégories qui constituent autant d'adaptations du mode dominant. Les STP ne peuvent être réduits à un seul modèle. En effet, il existe à peu près autant de TAD que d'AOT qui en organise, chacune d'elles ayant inventé son propre système de fonctionnement. En milieu urbain, la donne est un peu différente car les grands groupes de transport ont peu à peu imposé une sorte de standardisation dans leurs réseaux (système *Créabus* développé par Véolia, *Flexo* par kéolis). Néanmoins certaines AOTU ont tout de même développé leur propre système pour répondre à leurs besoins. C'est en milieu rural et périurbain que les AOT ont été les plus inventives et où l'on trouve la plus grande diversité de formes de TAD (Castex, 2007).

De même, l'autopartage est un mode de déplacement qui peut revêtir plusieurs formes (voiture en libre services, autopartage entre particulier, one way⁵⁰...). Le système mis en place dans l'écoquartier Vauban de la ville de Fribourg⁵¹ ne peut être comparé au système *Lilas autopartage* implanté sur la ville de Lille ou encore au récent système *Autolib*⁵².

Ces sous catégories correspondent parfois à des caractéristiques locales (ex. TAD qui va être adapté par l'AOT qui le met en place selon le cas en *porte à porte, arrêt à arrêt, ligne virtuelle*). Elles induisent des modes de fonctionnement et des modes d'appropriation différents selon les territoires et les usagers. De ce fait, au sein même de chacun de ces grands modes coexistent des systèmes au fonctionnement relativement différents qui peuvent être regroupés en grands « types ».

On retrouve dans la littérature spécialisée plusieurs typologies qui essaient de distinguer des types de services au sein des quatre grands STP. Elles sont constituées selon le cas à partir des usages (domicile-travail, loisirs...), des modes de fonctionnement (porte-à-porte vs ligne virtuelle..., one way vs. Autopartage classique), des formes d'organisation (privé vs public, associatif...) ou encore des statuts juridiques. Celles-ci ont été référencées dans le Tableau 10.

Ces typologies traduisent les multiples formes que peuvent prendre chacun des modes. Par exemple, dans le cas du covoiturage, on peut observer que plusieurs formes de partage d'un trajet coexistent et parfois s'opposent : le covoiturage associatif s'opposant au covoiturage organisé dans le cadre d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) par exemple. De même, le covoiturage spontané (qui s'apparente à de l'autostop) se distingue radicalement du covoiturage organisé pour lequel la mise en relation va être faite via une structure. La famille du TAD compte elle aussi de nombreux sous-types. Dans le cas de l'autopartage les principales différences portent en premier lieu sur le mode de fonctionnement qui distingue l'autopartage réalisé en boucle, de celui réalisé en One Way⁵³, et le mode de gouvernance (autopartage entre particuliers *versus* autopartage organisé par une société de type Société Anonyme ou Société Coopérative d'Intérêt Collectif). Une autre distinction peut être faite entre d'un côté les services qui reposent uniquement sur les véhicules électriques (ex. *Liselec* La Rochelle, *Autolib'*) et ceux utilisant des véhicules thermiques (Ex. *Lilas Autopartage*). Cependant la plupart des sociétés prévoient une intégration progressive de véhicules électriques dans leur parc automobile⁵⁴. Dans les prochaines années les sociétés d'autopartage devraient donc proposer un mix des deux technologies.

⁵⁰ La notion de « one way » indique que le véhicule peut être reposé à un endroit différent du lieu où il a été pris. Celle-ci est utilisée dans le cas du VLS (Ravalet et Bussière, 2012) ou de l'autopartage.

⁵¹ Système d'Autopartage en One Way où le véhicule est stationné directement dans la rue comme les autres véhicules privés (visite de terrain du 12 mai 2011 organisé pendant les rencontres nationales de l'autopartage).

⁵² Autolib' est un système en One Way mais avec emplacements réservés. La personne se déplace de station en station. Ce système est implanté à Paris et Lyon au moment de l'étude.

⁵³ Le mode de fonctionnement en One Way qui peut s'organiser à partir de « stations » (comme le système Autolib') ou directement sur voirie comme c'est le cas à Fribourg (en Allemagne), au sein de l'écoquartier Vauban.

⁵⁴ Par exemple, le service Lilas Autopartage, prévoit une expérimentation dès 2016 (Alestra et al. 2014).

Modes de déplacement		VLS	Autopartage	Covoiturage	TAD
Typologie	En fonction du mode de fonctionnement	One way sur voirie ou sur station	Autopartage classique (stations) Voiture en libre service (One Way)	Covoiturage spontané Covoiturage organisé covoiturage sur plateforme internet de large portée Covoiturage communautaire (ex. PDE, campus universitaire...)	porte à porte ligne virtuelle arrêt-à-arrêt semi-polarisé...
	En fonction de la gouvernance	DSP publicitaires vs exploitants de transport	Autopartage entre particuliers Association SCIC, SA...	Covoiturage portés par : des associations des collectivités ou des EPCI. PDE/PDA/PDIE/PDC	Public Privé Associatif Social...
	En fonction des technologies utilisées	Vélo électrique/vélo mécanique VLS/vélo à réservation (système call a bike)	Electrique vs thermique Mix des deux	Covoiturage dynamique vs covoiturage conventionnel vs covoiturage participatif	TAD temps réel vs TAD classique (réservation la veille).
	En fonction de l'usage	*	*	Régulier vs occasionnel Domicile-travail vs longue distance Covoiturage social	TAD de rabattement, TAD de marché Desserte d'un générateur de flux...
* Pas de typologie connue pour le moment					

Tableau 10 : Classification des STP en fonction des typologies proposées pour chaque mode

L'autopartage comme le VLS ne font pas l'objet d'une distinction au niveau des usages. L'autopartage dans sa configuration actuelle s'adresse autant aux particuliers qu'aux professionnels, ceci n'entraîne pas d'usages différenciés d'un site à un autre permettant d'établir une typologie. De même les systèmes de VLS ne sont pas conçus en fonction d'usages particuliers qui entraîneraient par exemple la distinction entre des VLS pour les loisirs et des VLS destinés au Domicile-travail.

En revanche, le VLS se distingue des autres modes par le nombre de modalités présentes dans le tableau. En effet, la colonne du VLS apparaît moins remplie que pour les autres modes. Ceci s'explique par le fait que le VLS est peut-être le mode le plus « standardisé » du groupe étudié. Comme nous le verrons par la suite, un modèle dominant semble s'être imposé dans la plupart des villes françaises. La différenciation se fait plus sur les modes de gestion (confiée à des publicitaires ou des exploitants de transport) ou encore par rapport au matériel utilisé (vélo mécanique, vélo électrique) que sur le modèle de fonctionnement qui est assez semblable d'une ville à l'autre.

Ainsi les formes prises par ces modes de déplacement peuvent être multiples. Aucun d'eux ne peut être réduit à un modèle unique. Ces typologies reflètent la diversité des STP qui résulte de l'appropriation des STP par les AOT, pour les adapter aux contextes et aux besoins locaux. Si cette diversité est bien une preuve du succès des STP, elle contribue également au manque de lisibilité de cette famille de transport aux multiples sous-catégories.

2.1.3 Des phases de développement identiques liées au développement des TIC

Un autre point commun aux STP concerne leur schéma de développement. Comme cela a été évoqué préalablement, les services étudiés ne peuvent être considérés comme nouveaux. Les premières formes de STP remontent à la première moitié du XX^e siècle. En effet, l'autostop, qui est souvent considéré comme une des premières formes de covoiturage, s'est développé en même temps que la voiture. Aux Etats-Unis, les auteurs font remonter les premières tentatives de rationalisation à la 2nde Guerre Mondiale où le covoiturage connaît un développement certain ainsi que, plus tard, pendant les chocs pétroliers (Ferguson, 1997). En France, la première tentative de rationalisation remonte en 1958 avec la création de l'association *Allostop* qui peut être assimilée à de l'autostop organisé (CERTU 2007 ; Vincent 2008a). Le TAD aussi connaît ses premières heures pendant la guerre sous la forme de taxis collectifs dans les grandes villes (ex. à New York) ou après-guerre à Paris sur les lignes de banlieue pour faire face à la pénurie de transport en commun (Ribeill, 1986). Le TAD en tant que tel apparaît en France dans les années 1970 dans le cadre des premiers schémas régionaux de transport de 1974 (GART, 1997). La première tentative d'autopartage apparaît également en Europe à la fin des années 40 (coopérative de voitures à Zurich en 1948 pour personnes ne pouvant en acquérir une, Shaheen et Cohen, 2007). En France, la première initiative remonte à 1972 (*Procotip* à Montpellier) dans le même temps d'autres services se développent en Europe (ex. *Witkar* à Amsterdam en 1973, Shaheen et al. 1997).

Si ces trois modes n'ont pas tous émergé au même moment, il est intéressant de constater qu'un **contexte de crise semble favoriser l'émergence de la pratique**, que ce soit en période de raréfaction des ressources (pendant la 2^e Guerre Mondiale, et plus tard lors des chocs pétroliers...) ou lors d'évènements particuliers (grève des transports par exemple où des pics d'affluence sur les sites de covoiturage ont été observés plus récemment).

Ainsi **ces trois modes suivent le même modèle** : émergence lors de la 1^{ere} moitié du XX^e siècle (pendant et après la 2^e Guerre Mondiale), suivi dans les années 70 d'une nouvelle vague de services qui émerge au fonctionnement plus rationalisés mais encore artisanal, puis une généralisation dans les années 90 souvent impulsée par la recherche (projets européens, projets nationaux⁵⁵...) dont les premiers services préfigureront ceux mis en place aujourd'hui.

Ainsi, trois phases de développement se succèdent. Elles sont représentées sur la Figure 17. Le VLS se démarque des trois autres car son développement a été plus tardif. Néanmoins, la première initiative se rapprochant des STP remonte aux années 70 avec l'expérience des *Vélos jaunes* à La Rochelle, suivie à la fin des années 90 de celle de Rennes avec le *Vélo à la carte* qui constitue le premier VLS moderne mis en place en France. Comme pour les autres modes, le VLS connaîtra par la suite une montée en puissance significative avec une diffusion progressive du service dans la plupart des grandes villes françaises.

Cette montée en puissance à la fin des années 90 est souvent associée à la diffusion des TIC mais aussi aux progrès de l'informatique qui ont permis soit de rationaliser la gestion du service (TAD, VLS), soit de créer les conditions nécessaires à l'émergence de ces modes (mutualisation du matériel dans le cas de l'autopartage, mise en relation par internet dans le cas de covoiturage). Le

⁵⁵ Projet de recherche national sur *Praxitèle* pour l'autopartage ; Projet européen ICARO (1997-1999) qui a initié une dizaine d'expérience de covoiturage en Europe ; projet Evolis Gare (Josselin, 2002).

développement des TIC était une condition nécessaire à leur développement mais non suffisante. Cette phase de croissance des STP correspond également à une évolution des mentalités des usagers, qui peu à peu se sont ouverts à de nouvelles façons d'utiliser la voiture personnelle, mais aussi des politiques publiques qui se sont peu à peu tournées vers d'autres modes de transports. En effet, à partir des années 2000 les STP ont bénéficié d'un meilleur portage, d'une meilleure gouvernance (services "encadrés" par les pouvoirs publics dans de nombreux cas).

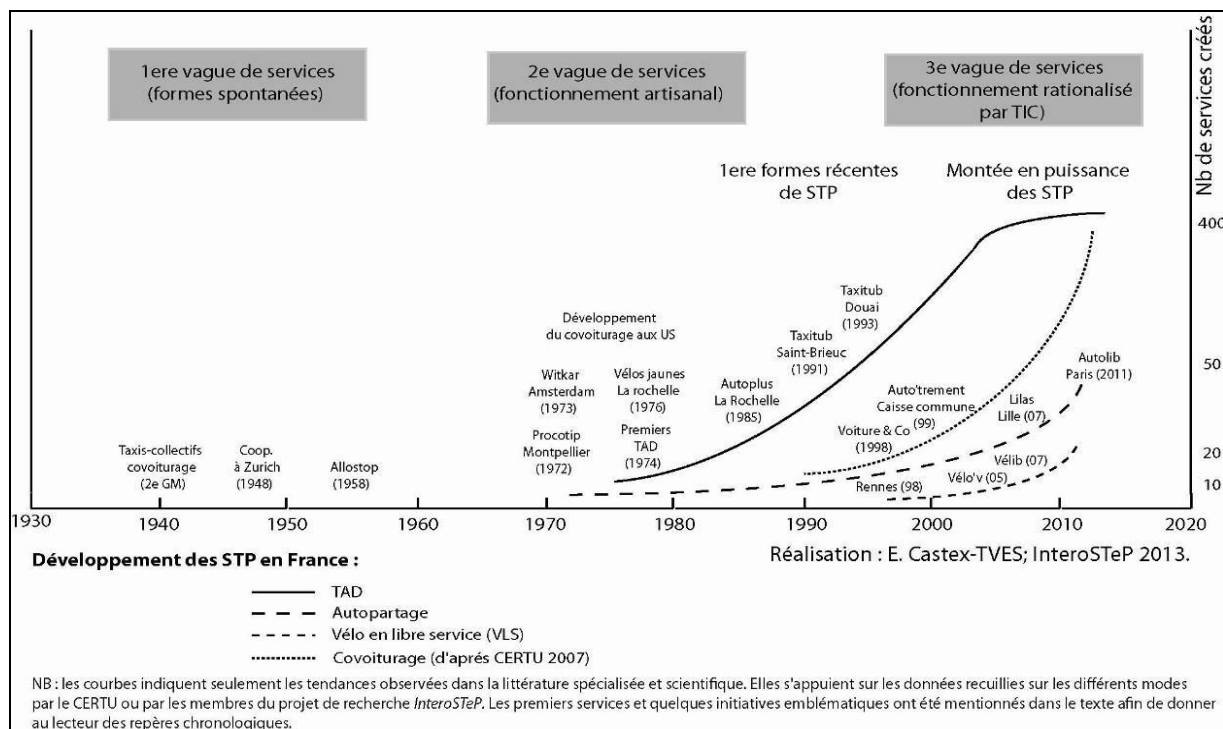


Figure 17 : Emergence et évolution des STP

Si les STP suivent le même schéma de développement, des différences notables apparaissent en termes de services créés. Ceux qui se concentrent dans les espaces les plus urbains (VLS et Autopartage) représentent moins de services que ceux qui se diffusent plus largement sur des espaces moins denses (covoiturage, TAD). D'autre part, les STP ne sont pas tous au même stade de développement. Si le VLS, l'autopartage sont encore dans des phases de déploiement, le covoiturage devrait entrer dans une phase de rationalisation où des sites de covoiturage vont se regrouper pour offrir une meilleure réponse aux usagers.

Le TAD quant à lui semble avoir atteint une sorte de seuil. En effet, une vague importante de création de service a eu lieu à partir de la fin des années 90 et durant les années 2000. La plupart des territoires se sont « dotés » en TAD à ce moment là. De ce fait, un certain taux d'équipement semble être atteint. De plus, la tendance actuelle, qui oriente plutôt les politiques publiques sur les trois autres STP, n'encourage pas au développement de ces services. Les lois Grenelle, où aucune mention du TAD n'est faite alors qu'il y est clairement question d'autopartage et de covoiturage, sont un bon exemple.

Malgré ces petites différences, les STP semblent bien partis sur leur lancée, notamment car ils bénéficient actuellement d'un portage fort. Ils s'étendent sur de nouveaux territoires. Mais si la visibilité des STP est plus grande dans les politiques publiques, il n'en est pas de même pour les

usagers pour qui ces systèmes restent encore mal connus. De plus, leur empreinte territoriale reste encore faible, ce qui nuit à leur visibilité.

2.1.4 Une empreinte spatiale faible sur voirie

Les STP ont également en commun d'occuper peu d'espace en comparaison avec les modes traditionnels dont les infrastructures (ferroviaires, routières...) sont fortement consommatrices d'espaces. De ce fait, les nuisances liées aux STP sont encore peu nombreuses (bruit limité, peu de foncier mobilisé, pas d'effet de coupure connus), mais en contre partie ils ne bénéficient pas de la même visibilité que les autres modes dont les infrastructures constituent de véritables marqueurs du paysage.

En effet, les STP empruntent les infrastructures dédiées aux autres modes (voirie, infrastructures routières, pistes cyclables...) et se distinguent de fait à peine des autres véhicules. Le mobilier urbain est encore discret et l'empreinte sur voirie est assez faible. Peu de places de stationnement sont affectées au covoiturage ou à l'autopartage, quant aux TAD, seuls quelques poteaux ou affiches dans les abribus permettent de les identifier mais ces derniers sont souvent peu visibles (cf. Figure 18).

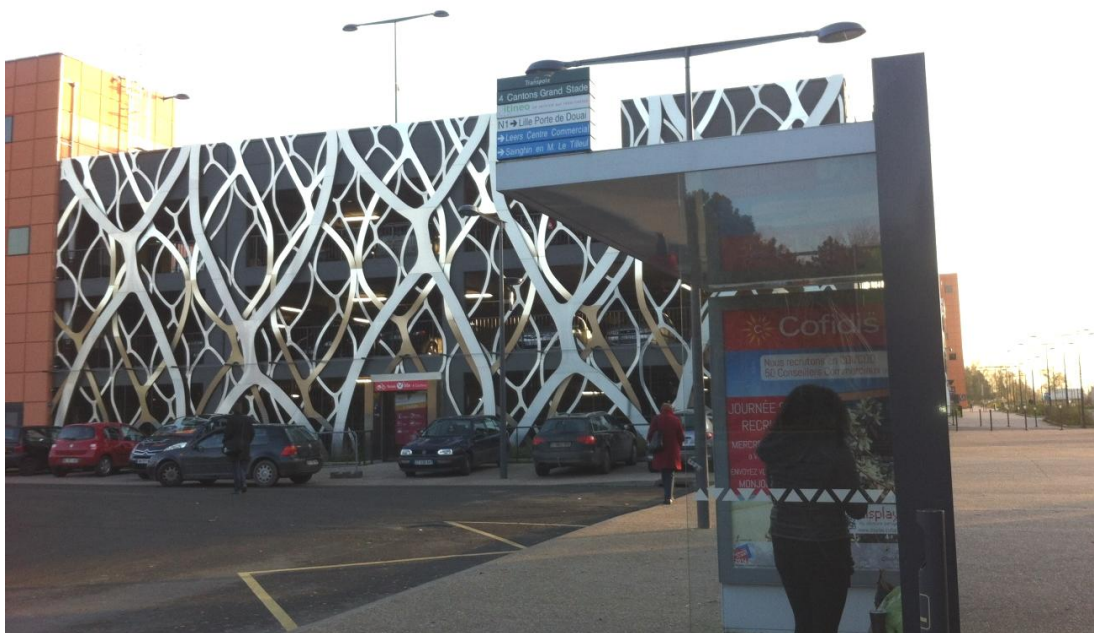


Figure 18 : Arrêt *Itineo* Station 4 Cantons (InteroSTeP, Villeneuve d'Ascq, 2013)

Le covoiturage : une faible visibilité sur l'espace public

Le covoiturage commence à bénéficier d'une meilleure visibilité notamment grâce développement des aires de covoiturage en périphérie, à l'instar de ce qui a été fait en Loire-Atlantique ou en Ille et Vilaine. Néanmoins, les marqueurs spatiaux du covoiturage restent encore peu nombreux et limités.

A travers l'exemple de l'aire de covoiturage située au niveau de l'échangeur de la ville de Fougères, on observera que mis à part le panneau qui marque l'entrée de l'aire (Figure 20), rien ne distingue celle-ci d'un parking ordinaire (Figure 19). Ceci s'explique par la position du Conseil Général (CG) d'Ille et Vilaine : « *l'aménagement d'une aire n'est pas standardisé, le CG ne « bitume » pas forcément. Notre but n'est pas de faire de parking mais de sécuriser l'entrée et la sortie de l'aire de covoiturage* »⁵⁶.

Dans le cas de l'Ille et Vilaine **la logique est donc avant tout sécuritaire**. Le CG ne cherche pas par ses aménagements à assurer une visibilité au covoiturage, mais plutôt à sécuriser la pratique. Ce sont souvent des « délaissés » qui sont réaménagés à l'occasion de la réfection d'une route ou de la création d'un contournement. Par conséquent, les aménagements sont plutôt sommaires (Figure 21). En revanche, quand c'est une communauté de communes ou une commune qui aménage l'aire « *celle-ci sera souvent plus équipée que celles du CG (mise en place d'abribus, de WC...)*. Leurs aires se rapprochent plus d'un nœud intermodal » *op. cit.*

⁵⁶ Entretien avec Valérie Giffraïn (direction des transports) et Françoise Giffraïn (direction des routes) du Conseil Général d'Ille et Vilaine (6 janv. 2014).

Il n'y a donc pas d'homogénéité recherchée au niveau des aires puisqu'elles sont conçues différemment selon la maîtrise d'ouvrage (CG ou Intercommunalité selon le cas).



Figure 19 : Aire de covoiturage vue de face (InterosteP, Fougères, oct. 2013)



Figure 20 : Entrée d'une aire de Covoiturage en Ille et Vilaine (InterosteP, Fougères, oct. 2013)



Figure 21 : revêtement d'une aire de Covoiturage en Ille et Vilaine (InterosteP, Fougères, oct. 2013)

La promotion et la visibilité de ces aires sont assurées à l'aide du site web qui propose une cartographie de la centaine d'aires que compte le département.

Quelques enseignes commerciales, comme les magasins IKEA, ont mis en place une politique de promotion du covoiturage et réservent désormais des emplacements proches des entrées des commerces. Les emplacements sont plus clairement identifiés et visibles de loin à l'instar des emplacements proposés par IKEA (Figure 22).



Figure 22 : Place de stationnement réservée aux covoitureurs (InteroSTeP, Avignon, 2011)

De même, des emplacements sont désormais banalisés dans les parcs-relais dans le but de créer des aménités pour les covoitureurs (proximité des transports en commun). Par exemple, sur la métropole Lilloise, des places sont réservées aux covoitureurs par *Transpole* dans trois parcs-relais (Don-Sainghin, d'Armentières et de Saint Philibert). Ces initiatives participent à améliorer la visibilité du covoiturage mais elles restent peu nombreuses et à l'appréciation du

gestionnaire du site. De plus, **l'essentiel du covoiturage passe par des réseaux virtuels et demeure donc invisible**. En effet, le taux de remplissage d'un véhicule ne permet en rien de présager de la pratique effective du covoiturage (rien ne distingue des covoitureurs les membres d'une même famille qui voyagent ensemble). De ce fait, la pratique du covoiturage reste encore peu visible dans l'espace public.

Les quelques expériences de covoiturage spontané organisées sur le territoire n'ont pas réussi non plus à donner plus de visibilité à ce mode de déplacement. En effet, l'association *Voisins en auto partagée (VAP)*⁵⁷, qui pourtant rencontre un certain succès en Belgique, n'a pas réussi à s'installer au sein du territoire d'étude. Celle-ci visait à inciter des formes d'autostop et de covoiturage de proximité. À cette fin, l'association a cherché à donner plus de visibilité au covoiturage par l'implantation de bornes « VAP » au sein des communes adhérentes permettant aux « VAPeurs » de se retrouver. Ces derniers étant reconnaissables grâce au kit fourni lors de l'inscription comprenant entre autre un gilet de sécurité au logo de l'association et une carte permettant d'identifier les membres. L'association Nord-Pas-de-Calais rencontrée au début de l'étude a été dissoute depuis faute de moyens financiers suffisants pour développer l'autostop de proximité dans la région.

⁵⁷ Marque déposée au niveau européen, est un concept créé en Belgique par une association sans but lucratif. Ce concept s'est exporté en France, notamment dans le Nord-Pas de Calais. L'association VAP Nord-Pas de Calais a passé une convention avec l'association VAP belge, dépositaire de la marque. Source : Entretien réalisé le 21 novembre 2011 auprès de Mme Méteier, présidente de l'association VAP Nord-Pas de Calais.



Figure 23 : Lilas Autopartage Station « Leclerc » vue depuis la rue (InterSTeP, Lille, juin 2013)



Figure 24 : Lilas Autopartage Station « Leclerc » vue depuis la Place du Maréchal Leclerc (InterSTeP, Lille, juin 2013)



Figure 25 : Lilas Autopartage Station « Leclerc » vue depuis la voie piétonne qui longe le terre-plein de la Place du maréchal Leclerc (InterSTeP, Lille, juin 2013)

L'autopartage : une présence sur l'espace public mais assez peu visible

L'autopartage connaît le même sort malgré une emprise sur voirie plus importante (présence de places réservées pour les véhicules). Cependant, nombre d'entre elles ne sont toujours pas repérables de loin. Par exemple, à Lille, les stations d'autopartage sont à peine visibles, seul un panneau signale la présence des véhicules, le marquage au sol est assez discret et ne permet pas d'identifier les stations d'autopartage d'une interdiction de stationner (Figure 24). La signalisation reste du registre du réglementaire mais ne participe pas à la communication.

De plus, le choix de couleurs sobres pour les véhicules ne les rend identifiables qu'à faible distance. Ceci, ajouté au fait que les voitures proposées sont des modèles très répandus (ici Clio et Grand Scénic), ne facilite pas l'identification des véhicules d'autopartage parmi d'autres voitures (Figure 23 et Figure 25). Seul les logos affichés sur les portières permettent de les rattacher à la société d'autopartage, mais ces derniers ne sont lisibles qu'à une faible distance.

A travers l'exemple de la station Leclerc, on peut voir que les véhicules Lilas ne sont visibles que pour des personnes qui se situent du côté droit de la rue. Ce constat est également valable dans un contexte plus dense. La station Place Louise de Bettignies n'est guère plus visible, seuls les passants attentifs remarqueront la présence du véhicule (Figure 26). Ce choix de couleur sobre, qui garantit à l'utilisateur de se fondre dans la masse et de ne pas se différencier des autres automobilistes peut être préjudiciable à la visibilité du service.

Dans d'autres cas de figure, comme ici à Rennes, les stations peuvent être localisées dans des parkings souterrains (Figure 27). Ce système présente l'avantage de ne pas consommer d'espace en surface et libère le foncier pour d'autres fonctions, mais en contrepartie les véhicules ne sont pas visibles sur l'espace public.

Le VLS : une exception

Le VLS est le seul STP bénéficiant d'une bonne visibilité car son emprise sur voirie est assez importante : généralement sur les trottoirs ou directement sur la chaussée, sur d'anciennes places de parking. Elles sont réparties à des endroits stratégiques généralement proches des lieux de passage, aux intersections et devant les arrêts de transport en commun (sortie du métro). Par exemple la station « Leclerc » de V'Lille (Figure 28) bénéficie d'une position plus centrale que les voitures de *Lilas autopartage* présentées dans l'exemple précédent. Ainsi, la station V'Lille sera repérable de loin contrairement à celle d'autopartage alors qu'elles sont toutes deux situées sur la même place.

Ainsi le VLS semble bénéficier d'une meilleure position dans l'espace public que les autres STP. Cette différence de visibilité entre les services est également ressortie lors de l'enquête quantitative réalisée par questionnaire. En effet, une question portait sur la façon dont les personnes avaient découvert les services qu'ils utilisaient (Q. 111)⁵⁸. Les réponses dans la partie libre éclairent sur cette différence de visibilité (cf. les extraits de réponses mentionnés dans le Tableau 11). Alors que les utilisateurs du VLS ont été nombreux à indiquer spontanément qu'ils avaient pu découvrir ce mode

directement dans la rue (59 personnes), les usagers de l'autopartage ne l'ont pas mentionné explicitement (seulement 4 personnes ont déclaré avoir connu l'autopartage en l'apercevant dans la rue).



Figure 26: Lilas Autopartage Station « Louise de Bettignies » (InteroSTeP, Lille, juin 2013)



Figure 27 : Station « Colombiers » de la société d'autopartage CityRoul (InteroSTeP, Rennes, 2011)



Figure 28 : V'Lille station « Leclerc » Place du Maréchal Leclerc (InteroSTeP, Lille, 2013)

⁵⁸ Cette dernière comportait une partie avec des réponses pré-formatées et une partie libre où les personnes pouvaient s'exprimer.

Les covoitureurs quant à eux mettent plus en avant le côté personnel de la démarche et le fait qu'elle fait appel au « bon sens ». Aucun des 395 covoitureurs n'a souligné le fait qu'il avait découvert le système en voyant d'autres personnes covoiturer ou en voyant une aire de covoiturage près de chez lui.

Précisez quelle a été l'autre façon de connaître... ⁵⁹ (Extraits de réponses) :	
le VLS	« en les voyant dans la rue » ; « j'ai vu les bornes de vélos en ville » ; « en passant devant les bornes Vélib » ; « Ils sont partout en ville, c'est difficile de les rater »
l'Autopartage	« passage devant les voitures de <i>Lilas autopartage</i> sur la place Sébastopol » « un quidam qui utilisait une voiture Lilas. J'ai ensuite pas mal cherché avant de trouver de quoi il s'agissait... » « la station Jeanne d'Arc se situe à 10m de chez moi »
le covoiturage	« le bon sens » « ce n'est pas un service, mais une organisation et une démarche personnelles » « pas vraiment de "connaissance", ça s'est fait tout seul » « c'est une évidence quand on n'a pas de voiture ! »
Source : Enquête quantitative InteroSTeP, 2012	

Tableau 11 : Extraits de réponses concernant la prise de connaissance du mode

Ces différentes réponses expriment bien les différences de visibilité dans l'espace public entre d'une part, les STP et les autres modes, et d'autre part, au niveau des STP entre eux. Ce point paraît important à analyser par la suite pour les aider à se développer et à s'implanter durablement dans la mobilité. Néanmoins la fragilité de ces services tient également liée aux aspects financiers et à leur modèle économique.

2.1.5 Une rentabilité encore incertaine

Un des grands points communs aux STP concerne leur rentabilité. En effet, la plupart des STP peinent à trouver leur équilibre du point de vue budgétaire et dépendent soit des aides publiques, soit d'autres systèmes de financement.

En 2008(a), S. Vincent évoquait ce problème à propos du covoiturage. Parmi les cinq types de structures promouvant le covoiturage qu'elle recense, seuls les opérateurs privés de covoiturage arrivent à se financer en réalisant des sites internet pour des entreprises, collectivités ou administrations.

Pour les collectivités ou les exploitants de transport, la création d'un site internet de covoiturage ne représente pas un gros investissement pour l'opérateur mais ces sites ne génèrent pas non plus de recettes d'exploitation puisque les adhésions sont, le plus souvent, gratuites. Récemment *blablacar* vient de lancer un service payant de mise en relation des covoitureurs qui augure une éventuelle rémunération pour les professionnels qui leur permettrait à terme de rentrer dans leurs frais,

⁵⁹ Le tableau ne comporte pas de ligne pour le TAD car seulement 3 personnes ont répondu à cette question.

néanmoins les sites gratuits restent encore nombreux et le développement de sites payants est encore incertain.

Le TAD aussi doit faire face à des frais de fonctionnement fixe assez important qui ne sont pas intégrés dans le prix des titres de transport. Il est ressorti des entretiens avec les exploitants de transport de la zone d'étude que la collectivité doit assumer une grande part des dépenses réalisées par le service car les titres de transport ne couvrent qu'une faible partie du coût réel du service. Le problème est lié en partie aux taux de remplissage assez bas des véhicules qui font qu'un voyage est souvent égal à une course⁶⁰. D'autre part, lorsque le TAD est assuré par des taxis, la collectivité doit aussi payer les km en haut le pied entre les bases des taxis et les arrêts de TAD⁶¹.

Ce problème a été évoqué par les chercheurs du groupe TADVANCE qui ont cherché des solutions pour augmenter le taux de remplissage des véhicules (incitations financières au regroupement, algorithmes visant à gérer les tournées...)⁶². Mais le véritable problème vient du fait que ces services sont souvent implantés dans des zones de faibles densités, où mécaniquement la demande est faible et fortement répartie dans le temps comme l'espace. De ce fait, les conditions pour faire émerger un regroupement de la demande ne sont pas réunies.

Dans le cas du VLS, la situation est un peu particulière car le coût est assumé dans beaucoup de villes par les publicitaires qui se rémunèrent selon d'autres logiques (Huré, 2012b). Néanmoins, lorsque le VLS est mis en place dans le cadre d'une DSP, solution qui est privilégiée aujourd'hui, les coûts sont individualisés. Le sujet reste sensible et certaines collectivités ne souhaitent pas communiquer sur les montants comme c'est le cas du *Vél'in* à Calais. Au moment de l'enquête, les recettes ne couvraient que 5 % des dépenses investies (98 % des utilisations de VLS étaient inférieures à la demi-heure, donc gratuites)⁶³.

Un rapport paru en 2011 (OBIS, 2011) rappelle que le VLS, comme la plupart des STP, reste néanmoins peu coûteux par rapport aux coûts d'autres services ou infrastructures de transports telles que les infrastructures pour les TC ou les voitures. En outre, lorsqu'on parle de coût d'un système, il faut également chercher à évaluer les effets externes positifs de ce dernier.

Ainsi, faute de sources de financements stables, ces services restent fragiles et dépendent en grande partie des aides publiques. Néanmoins, il faut garder en tête qu'il s'agit de services qui sont proposés pour compléter l'offre de transport existante sans objectif de couverture des dépenses par les

⁶⁰ Entretien réalisé le 16 mars 2012 auprès de Mme Marbach, directrice du SMT Artois-Gohelle et Mme Le-Stum, Ingénieur Transports et Déplacements au sein du SMT.

⁶¹ Entretien réalisé le 12 décembre 2011 auprès de la personne chargée du service TAD au sein du Syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD). En 2010, les km commerciaux (c.a.d. effectués avec des passagers) représentaient 28.4% du kilométrage total parcouru par les taxis conventionnés pour le *TAD'évéole*.

⁶² Castex, 2007.

⁶³ Entretien réalisé le 18 mars 2011 auprès de Daniel ROUSSEL, directeur de Calais Opale Bus et Florent FAVIER, responsable marketing de Calais Opale Bus.

recettes d'exploitation. Il faut donc chercher d'autres types de recettes, des financements externes, pour viabiliser le service.

Synthèse

Ces organisations modales s'appliquent à pallier l'absence de solutions à une situation donnée (celle d'un individu, d'un territoire, d'une période...). Leur caractère hybride est adaptable, mutable et de l'ordre de l'économie servicielle.

Il est difficile dans ce cas de les classer dans une catégorie puisque leur principale caractéristique est de s'adapter aux interstices laissés par le système classique et organisé de transport. Leur manque de visibilité mais également de lisibilité représente un point commun lié à cette mutabilité des services, et est intimement conditionné à l'usage des technologies de la communication. Le foisonnement d'initiatives qu'ont connu les STP révèle le caractère interstitiel et serviciel qui ne pourra se réguler sans l'intervention d'une certaine forme d'interopérabilité procurée notamment par les technologies de la communication/mise en relation.

La force des STP réside dans leur adaptabilité mais celle-ci représente également un de leurs points faibles actuels sur lequel nous reviendrons à plusieurs reprises dans le rapport car il contribue à en faire des modes fragiles, qui peinent à s'installer durablement dans l'offre globale de mobilité. C'est à notre sens un levier important pour favoriser leur pérennité.

Si les services étudiés présentent un certain nombre de similitudes, ils possèdent aussi des caractéristiques qui leur sont propres et qui leur permettent de se distinguer des autres modes de transport.

2.2 Quelles différences entre les STP ?

Au-delà des divergences qui ressortent au niveau du type de véhicule utilisé, d'autres différences, institutionnelles ou organisationnelles apparaissent également entre les STP. Elles sont liées au statut du service, son organisation au sein des territoires ou encore aux distances parcourues.

Loin de remettre en cause l'existence d'une famille de transport, ces dissemblances constituent un atout pour les STP. L'objet de cette partie étant d'explicitier les principaux facteurs qui induisent des appropriations variées selon les types de territoires, ou encore des modèles de développement différents.

2.2.1 Des statuts et un cadre juridique plus ou moins contraignants

Parmi les STP, certains services relèvent du service public (TAD organisés par les AOT), d'autres du privé (covoiturage, autopartage et VLS). Le TAD relève de la LOTI et doit donc satisfaire aux obligations du transport public, alors que l'autopartage et le covoiturage sont mentionnés dans les lois Grenelle sans obligations particulières. Loin d'être anodine, cette différence de statut n'entraîne pas les mêmes obligations vis-à-vis de la loi et peut avoir des conséquences à terme sur le développement des STP.

Le TAD est encadré par la Loi d'Orientation des Transport Intérieur (LOTI), il est organisé directement par les autorités compétentes pour l'organisation des transports que sont les communes ou les groupements de communes qui organisent leurs transports collectifs ; les départements qui organisent les transports collectifs routiers ; les régions, qui organisent des services d'intérêts régionaux (CERTU 2009). Même s'il existe des formes de « TAD associatifs » et de « TAD privé », celles-ci restent moins nombreuses que les formes publiques (Castex, 2007). Rappelons en outre, qu'au sens juridique du terme, le TAD couvre uniquement les services de transport à la demande publics c'est-à-dire ouverts à tous. Ces TAD, publics, sont mis en place directement par des AOT afin de compléter leur offre de transport.

Le TAD, en tant que service public, est soumis au principe de non concurrence. Les AOT doivent veiller à ne pas concurrencer les services de transport réguliers avec leurs services à la demande. Ce principe de non concurrence n'existe pas pour les autres STP. Or, comme nous le verrons par la suite, les STP sur certains segments peuvent entrer en concurrence avec les transports publics. Cette obligation a pu limiter le développement du TAD en le cantonnant à des segments de marché ou aux secteurs à faible densité, plutôt que de proposer des modes réactifs, à l'image de ce qui existe à l'étranger.

A contrario, l'autopartage et le covoiturage ne rentrent pas dans le cadre de la LOTI. Le Grenelle de l'environnement les a placés parmi les solutions à privilégier et à développer. L'article 13 de la loi Grenelle 1 (2009) stipule que « *l'Etat encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage et du télétravail, de la marche et du vélo [...]* ». Néanmoins au delà des encouragements, il n'y a pas encore de cadre réglementaire très clair pour encadrer le covoiturage.

De fait, le covoiturage s'effectue majoritairement dans un cadre privé. Même si des structures publiques proposent des plateformes de mise en relation des covoitureurs souvent via leurs sites internet, ou encore via des aménagements dédiés (aires de covoiturage aménagées aux abords des échangeurs), le covoiturage s'effectue dans un cadre privé et la réalisation du trajet relève d'un arrangement entre les covoitureurs. La « compétence covoiturage » n'existe pas en tant que telle. Lorsqu'elle est développée c'est souvent par les services « routes » des conseils généraux, à l'instar de l'Ille et Vilaine qui a initié des actions concrètes pour développer le covoiturage. Il s'agit de profiter de la réfection de routes ou de la construction de nouveaux échangeurs pour aménager des aires de covoiturage. D'autres aires sont également aménagées en partenariat avec les communes qui en assurent la maîtrise d'ouvrage⁶⁴.

En revanche, la situation est un peu différente pour l'autopartage. Les services d'autopartage relèvent de la réglementation des services de location de véhicules. En droit, il n'y a pas lieu de distinguer l'autopartage de la location traditionnelle : il y a location de véhicules dans les deux cas mais avec des modalités d'exécution différentes (CERTU, 2008). Ainsi, comme la location traditionnelle, l'autopartage est une location de véhicules sans chauffeur et relève de ce fait du « louage de choses » dans le code civil.

Dans le rapport paru en 2006⁶⁵, le CERTU fait le point sur la nature juridique des services d'autopartage. Puisqu'il s'agit d'une location de véhicule sans chauffeur, l'autopartage ne peut en aucun cas être assimilé à du transport public. En effet, au sens de la LOTI, le transport public ou privé de personnes ne comprend que les déplacements de personnes avec un véhicule et un chauffeur.

Notons qu'actuellement, l'autopartage de voisinage n'est pas inscrit dans la loi. Il revient aux usagers de convenir entre eux des règles à respecter et notamment de la rémunération du ou des propriétaire(s) de la voiture.

Ainsi dans la majorité des cas, les services d'autopartage relèvent plutôt du privé mais dans certains cas, Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) ou une Société d'Economie Mixte (SEM), les collectivités peuvent participer au capital.

L'autopartage peut toutefois donner lieu à la création d'un service public sous réserve de respecter certaines conditions. L'activité de louage de choses, en l'occurrence un véhicule sans chauffeur, relève généralement de l'initiative privée puisqu'elle présente une nature commerciale. Néanmoins, l'autopartage présente certaines caractéristiques qui peuvent en faire une activité de service public. Pour qu'une activité soit qualifiée de service public, elle doit répondre à deux conditions principales :

- être exercée en vue d'un intérêt public. Or, l'autopartage produit plusieurs effets positifs, pouvant satisfaire un intérêt public ou général : notamment, il participe à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, il favorise l'accès à la voiture individuelle et permet donc d'accroître la mobilité des catégories sociales à faible revenu, il agit sur le stationnement urbain et la consommation d'espace public en limitant le nombre de voitures individuelles stationnées.

⁶⁴ Entretien avec Valérie Giffraïn (directions des transports) et Françoise Giffraïn (direction des routes) du Conseil Général d'Ille et Vilaine (6 janv. 2014).

⁶⁵ Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport, CERTU, 2006.

Dans un avis rendu le 27 juin 1972, le Conseil d'Etat a retenu ce caractère d'intérêt général pour un service d'autopartage à Montpellier.

- être liée à une personne publique directement (lorsque la personne publique assure elle-même le service et par ses propres moyens) ou indirectement (par l'intermédiaire d'une personne privée à laquelle la personne publique a délégué l'exercice de cette activité).

L'autopartage se rapprochant de l'entreprise privée par son objet, l'origine de ses ressources et ses modalités de fonctionnement, le service public ainsi qualifié présenterait le caractère industriel et commercial d'un SPIC (service public industriel et commercial). Or, une personne publique ne peut prendre en charge directement ou indirectement un SPIC que si l'atteinte ainsi portée au principe de liberté du commerce et de l'industrie est justifiée en raison de circonstances particulières de temps et de lieu, par un intérêt public⁶⁶. Il faut notamment identifier une carence de l'initiative privée : pour justifier la prise en charge directe ou indirecte d'un SPIC d'autopartage par une personne publique, on peut notamment arguer que les loueurs traditionnels ne proposent pas de locations de courte durée.

La qualification de service public pour une activité d'autopartage entraîne plusieurs conséquences positives pour le service d'autopartage et ses usagers. Ainsi, un maire peut affecter des places de stationnement sur le domaine public aux véhicules d'un service d'autopartage, sous réserve du droit des riverains de stationner près de chez eux et en attribuant un nombre de places proportionnel aux besoins du service. En effet, l'article L2213-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT) dispose que « *le maire peut, par arrêté motivé, instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service [...] des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération* ».

L'apport de la loi MAPAM

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) vient préciser un certain nombre de dispositions du Grenelle de l'environnement en matière de mobilité. Elle élargit notamment le champ de compétences des AOTU.

Ces dernières sont désormais « *les autorités compétentes pour organiser la mobilité* » dans les périmètres de transports urbains (article L1231-1 du code des transports, modifié par l'article 52 de la loi MAPAM). Dans son ancienne rédaction, le code des transports stipulait que ces AOTU étaient les autorités compétentes pour organiser les services réguliers de transport public urbain de personnes et qu'elles pouvaient, en outre, organiser des services de transport à la demande.

En élargissant la compétence des AOTU à « *la mobilité* », appréhendée de manière globale, le législateur entend affirmer leur rôle dans le développement des modes actifs, notamment par le développement des VLS, et des modes partagés, tels que le covoiturage et l'autopartage.

Surtout, l'article 52 de la loi MAPAM stipule, qu'en cas « *d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée* », les AOTU peuvent respectivement, « *créer un service public d'autopartage* », « *mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées* » de covoiturage ou « *organiser un service public de location de bicyclettes* ».

⁶⁶ Conseil d'Etat statuant en contentieux, 30 mai 1930, Chambre syndical du commerce en détail de Nevers.

Il est donc tout à fait envisageable d'ériger un service d'autopartage en service public, et plus précisément en SPIC. Toutefois, actuellement, la majorité des services d'autopartage existants sont des services privés.

Concernant le VLS, l'article 51 de la loi Grenelle 2 (2010) précise le cadre de compétences permettant aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de mettre en place un service de VLS ou plus précisément « un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ». Les communautés urbaines et les communautés d'agglomération peuvent organiser un tel service au titre de leur compétence obligatoire en matière de transport. Une communauté de communes peut organiser ce type de service si elle organise un transport public de personnes ou si elle exerce au moins une des trois compétences suivantes : protection et mise en valeur de l'environnement, politique du logement et du cadre de vie, construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs et d'équipements de l'enseignement préélémentaire et élémentaire.

Extraits de la loi Grenelle 2

Article 51, modification de l'article L5214-16-2 :

*« Quand elle exerce au moins l'une des trois compétences définies aux 1°, 2° et 4° du II de l'article L. 5214-16 ou l'organisation des transports publics de personnes au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, **la communauté de communes peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service.** »*

Art. 51, modification de l'article L5215-20 (I-2-b) :

*« **La communauté urbaine exerce de plein droit, au lieu et place des communes membres, les compétences suivantes** : [...]*

2° En matière d'aménagement de l'espace communautaire : [...]

b) Organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi ; création ou aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; parcs de stationnement ; **à ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ;** »

Enfin, l'article 28-1 de la LOTI, modifié par la loi Grenelle 2, dispose désormais que : *« Les plans de déplacements urbains portent sur : [...] 2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la **bicyclette** et la marche à pied ; [...] »*

2.2.2 Au niveau de l'implantation des services et des types de territoires desservis

Un dernier point démarque les STP entre eux. Il concerne les territoires de pertinence de ces modes. Ce point de différenciation des STP peut être considéré comme un atout dans le sens où il favorise les complémentarités spatiales des STP entre eux mais aussi avec les autres modes de transport en commun.

L'autopartage et le VLS sont actuellement des modes urbains localisés dans les parties denses des agglomérations. Ils sont surtout présents dans les grandes villes françaises comme le montre la carte

de l'autopartage ci-dessous (Figure 29). Le nombre de véhicules semble à peu près proportionnel à la taille de la ville même si il apparaît clairement que certaines villes comme Paris, Strasbourg, Lyon ou encore La Rochelle ont choisi de mettre en partage un nombre important de véhicules afin d'anticiper la demande. La figure montre aussi une diffusion progressive de l'autopartage dans des villes de taille inférieure qui pourraient être qualifiées pour la plupart de « ville moyenne » (Avignon, Pau, Annecy...).

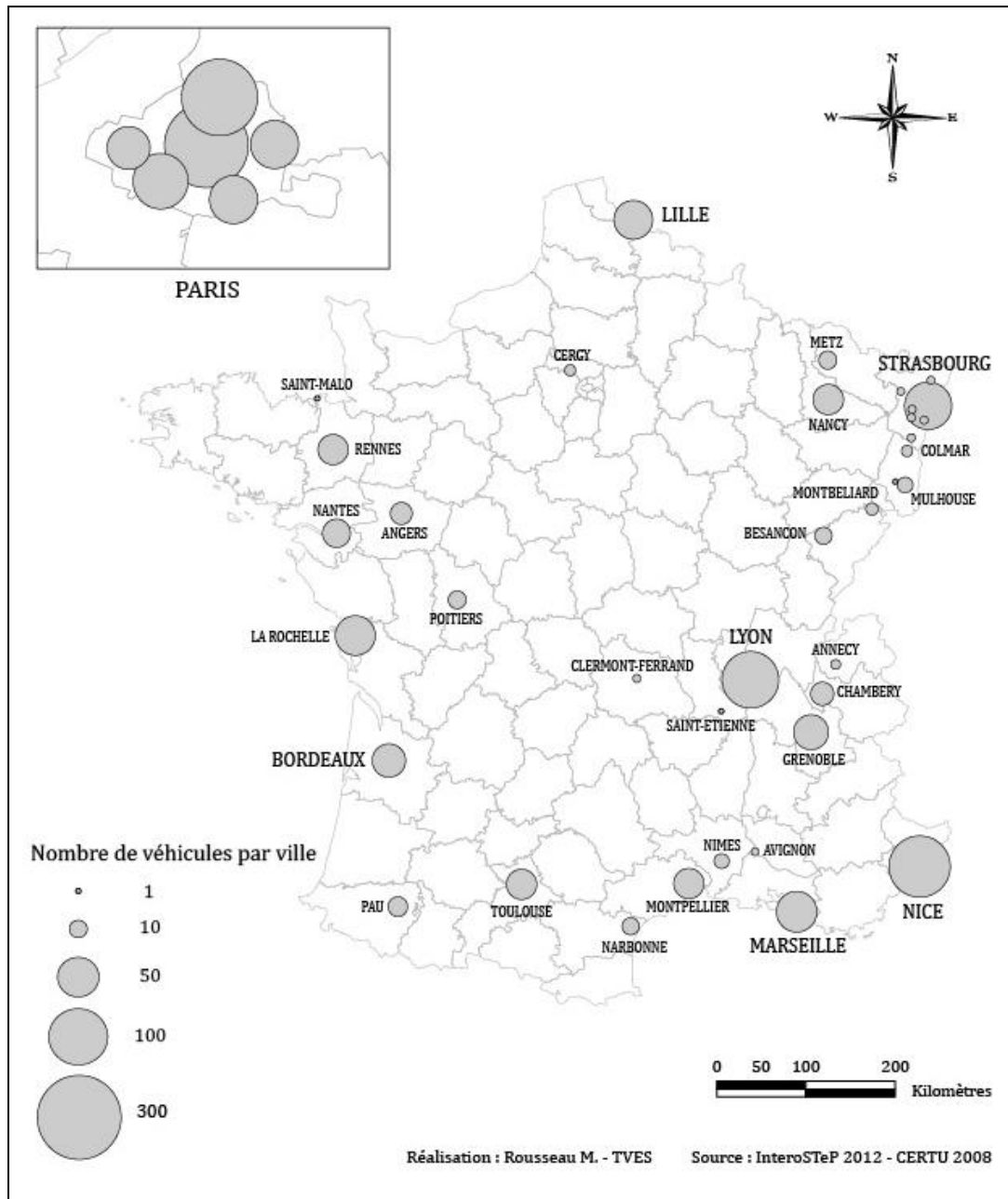


Figure 29 : Carte des services d'autopartage en France

Une carte réalisée par le Club des villes et territoires cyclables publié dans *Ville, Rail et Transports*⁶⁷ met en lumière le fait que les onze plus grandes villes françaises proposent un service de VLS en

⁶⁷ Ville, Rail et Transports. VELIB. Vers la fin du modèle JCDecaux- Clear Channel ? n°496

2011. Les villes de taille moins importante se sont dotées également de ce type de service puisque onze autres villes de moins de 100 000 habitants avaient mis en place leur VLS en 2011.

Ces deux cartographies confirment la localisation très urbaine de ces deux modes en France métropolitaine. Pour l'instant une diffusion de l'autopartage vers des petites villes ou vers des territoires périurbains semble peu envisageable. Le service Lillois *Lilas autopartage* commence à étendre ses stations vers des communes plus éloignées et moins denses (Wavrin et Armentières). Néanmoins, ces expérimentations restent circonscrites aux communes comprises dans le PTU de la communauté urbaine de Lille.

D'autres perspectives sont envisageables avec l'autopartage entre particulier qui pourrait compenser la localisation très urbaine des services classiques d'autopartage. En effet, la carte des STP présents dans l'AML montre que l'autopartage entre particulier sort en partie des périmètres habituels des transports urbains et se localise pour partie dans des espaces différents des autres STP. Les véhicules proposés à la location semblent toutefois localisés autour d'un axe qui part du sud-est du territoire et qui suivrait l'autoroute A1 jusqu'au Nord de la communauté urbaine de Lille. La partie ouest du bassin minier compte quelques propositions d'autopartage entre particuliers mais celles-ci sont peu nombreuses et assez dispersées. De fait, pour l'instant l'offre d'autopartage entre particuliers est assez limitée et très diffuse dans l'espace. Elle ne complète qu'à la marge l'autopartage classique de même que les autres STP.

A contrario, le TAD est un mode habituellement utilisé dans les espaces peu denses. Les services de TAD sont plutôt localisés en périphérie des agglomérations, notamment dans les secteurs excentrés des PTU ; dans les secteurs périurbains où ils sont mis en place par des EPCI de type communautés de communes ; dans les zones rurales où ils sont organisés soit par des structures intercommunales, soit par les conseils généraux (Castex, 2007). Il existe néanmoins des formes de TAD en zone dense mis en place par des AOTU (TAD de nuit, TAD réservés aux PMR, service pour desservir des générateurs de flux comme les gares, des salles de spectacles...), mais ces dernières sont pas très nombreuses.

2.2.3 La cartographie des STP présents sur le terrain d'étude confirme les types de localisations observées au niveau national

La carte des services présents sur le territoire d'étude confirme les localisations très stéréotypées précédemment évoquées (2.2.2). En effet, les systèmes de VLS (*V'Lille*) et d'autopartage traditionnel (*Lilas autopartage*) se concentrent sur la partie la plus dense de l'agglomération lilloise (Figure 10). Depuis la réalisation de la carte, le service *Lilas autopartage* s'est étendu aux communes de Villeneuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing et continue sa progression par proximité vers les communes adjacentes à celle de Lille (La Madeleine, Lambersart...). Deux stations ont depuis été ouvertes à titre expérimental dans des zones considérées comme moins denses (communes de Wavrin) et à la localisation plus périphérique (Armentières). Néanmoins, hormis ces deux dernières stations, la localisation du service reste très centrale.

Les services de location (de voiture ou de vélo) entre particuliers compensent en partie ces localisations très urbaines. En effet, une offre de voitures proposées en autopartage apparaît sur le pourtour de la tâche urbaine⁶⁸ qui correspond à l'agglomération lilloise, justement là où l'offre

⁶⁸ La tâche urbaine est représentée par le tissu urbain qui apparaît en rose sur la carte.

publique peut par endroit faire défaut. Néanmoins la densité de ces points dans l'espace reste trop faible pour compenser l'absence de STP publics.

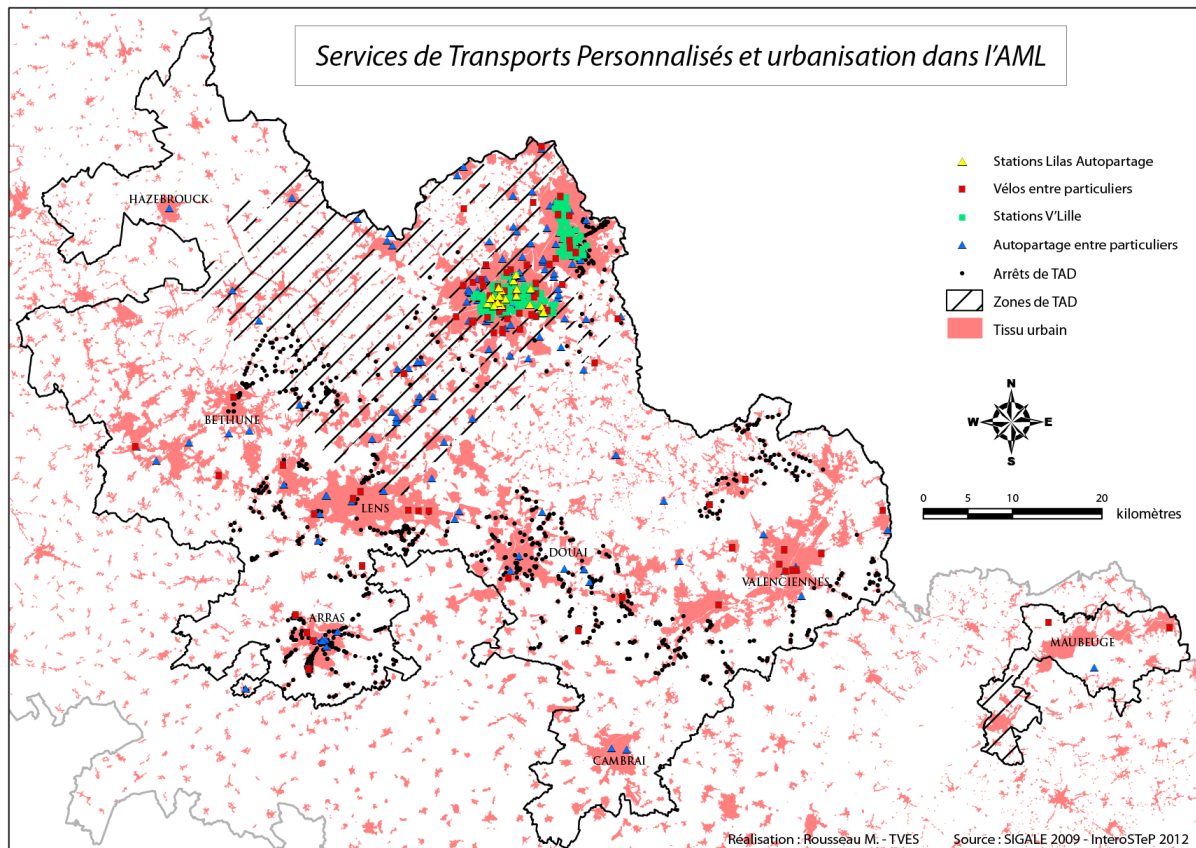


Figure 30 : Répartition des STP par rapport à l'urbanisation représentée à l'aide de la tâche urbaine

Comme on pouvait s'y attendre les services de transport à la demande sont de leur côté localisés dans les espaces à faible densité. Les arrêts de TAD de l'ex-Bassin minier ont souvent une position périphérique par rapport à la tâche urbaine. Les TAD zonaux quant à eux couvrent une grande partie du périurbain lié à la ville de Lille.

En revanche, il est intéressant de constater que toute une partie du territoire est vide de toute offre de STP. Cela concerne principalement les secteurs en dehors des PTU (Figure 31). Ces derniers relèvent de la compétence des Départements. Or, les conseils généraux ayant souvent recours au TAD (Castex, 2007), on aurait pu s'attendre à trouver des services de TAD dans ces secteurs alors qu'il n'en est rien. Ceci s'explique par des positions politiques locales. Le Conseil Général du Nord a eu pendant longtemps une politique visant à privilégier les services de ligne régulière plutôt que les services à la demande. De fait, quand la plupart des conseils généraux ont développé leur système de TAD entre le milieu des années 90 et le milieu des années 2000, le Nord a fait le choix de ne pas transformer ses lignes régulières en TAD.

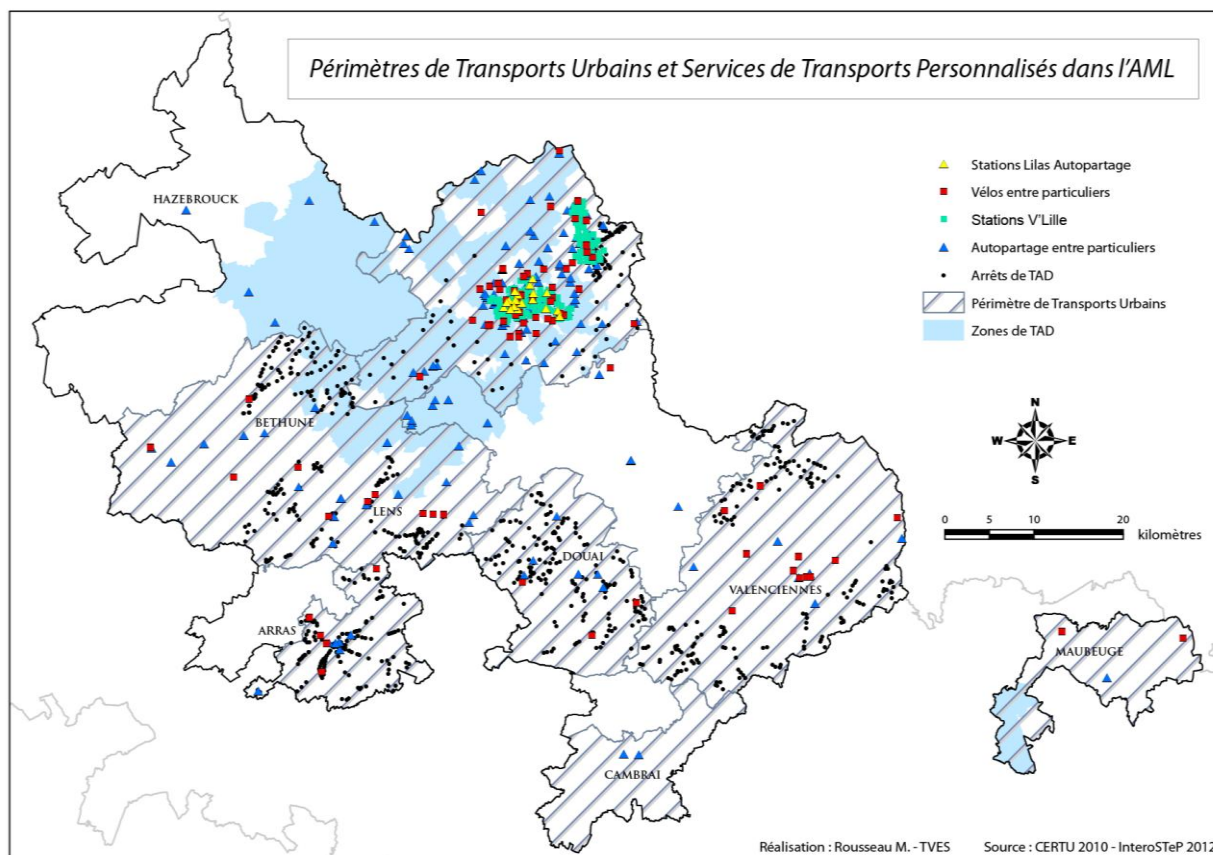


Figure 31 : Localisation des STP par rapport aux PTU de l'AML

A côté de ces localisations très stéréotypées, le covoiturage n'a pas de territoire clairement identifié. En effet, le territoire de pertinence du covoiturage est plus difficile à cerner. La littérature évoque souvent le covoiturage longue distance ou de domicile-travail, qui est pratiqué sur des distances plus faibles (courtes à moyennes), car ce sont les deux formes les plus visibles. A côté de celles-ci, il existe d'autres possibilités de covoiturage réalisées dans le cadre familial, associatif, professionnel, ou liées à de l'événementiel... dont les logiques sont moins connues. Mais là encore il n'est question que de distance, comment s'organise le covoiturage au sein des territoires ? Quelles sont les localisations privilégiées des trajets réalisés avec ce mode de déplacement ? Cette question n'a pas été investiguée pour le moment aussi nous avons mené nos propres recherches pour apporter une réponse sur le terrain d'étude. Celles-ci seront présentées à la fin de la 3^e partie dans les études de cas⁶⁹.

⁶⁹ Cf. 3.2

2.3 Quels usages des STP ? Les enseignements de l'enquête par e-questionnaire

L'analyse de l'enquête par e-questionnaire montre qu'un certain nombre de similitudes ressortent au niveau du profil des usagers qui ont participé à l'enquête. Comme cela a été précisé en introduction, celle-ci n'a pas vocation à être exhaustive ni représentative de la structure de la population du fait du mode de diffusion de l'enquête. Elle permet de disposer d'un nombre de réponses conséquent sur les motivations, les usages et les avis que peuvent avoir les utilisateurs des STP.

Ainsi les STP présentent des profils d'usagers similaires, un taux d'équipement quasi équivalent et ont en commun d'être utilisés en complémentarité d'autres modes, mais ils présentent également un certain nombre de dissemblances. L'analyse de l'enquête quantitative fait ressortir deux principales différences entre les STP étudiés. Une première concerne les usages, que ce soit pour les motifs de déplacement, les fréquences d'utilisation et les logiques qui guident les comportements. La seconde porte plus sur la perception que peuvent avoir les usagers de ces modes et des modalités de connaissance de ces modes mais également sur les modalités de prise de connaissance de ces modes.

2.3.1 Des ressemblances au niveau des profils de répondants

Il ressort de l'analyse des questionnaires, que **la grande majorité des répondants sont en situation d'emploi au moment de l'enquête** (entre 64 et 75% selon le STP, cf. Tableau 12) et que **les cadres et professions libérales sont surreprésentés** quel que soit le STP considéré (Figure 32). Ces éléments étaient déjà ressortis au niveau de l'enquête qualitative où des résultats similaires avaient été observés. L'enquête quantitative fait apparaître une composition socioprofessionnelle similaire.

	VLS	Autopartage	Covoiturage	TAD
% d'actifs en situation d'emploi	75,4	74,0	69,6	64,0
% étudiants	14,4	2,4	16,2	8,0
% chômeurs	2,5	4,3	4,8	4,0
% retraités	1,9	5,3	2,5	4,0
% homme/femme au foyer	0,5	2,4	0,0	0,0
% autre	1,1	1,9	1,3	0,0
% Non renseigné	4,0	9,6	5,6	20,0

Source : Enquête quantitative InteroSTeP, 2012

Tableau 12 : Situation des répondants au moment de l'enquête

Des petites nuances apparaissent tout de même au niveau de la représentativité des étudiants. Cette dernière est plus importante chez les utilisateurs de VLS et les covoitureurs (respectivement 14 % et 16 %). Comme nous le verrons par la suite avec la structure par âge, les jeunes de moins de 25 ans sont loin d'être majoritaires chez les utilisateurs de STP : ceci explique leur faible représentativité au niveau global. En revanche, la part des étudiants est particulièrement faible chez les usagers de l'autopartage. Ceci confirme le faible intérêt des jeunes pour ce service. Ce taux correspond à ce que constatent les responsables du service *Lilas autopartage* sur Lille. En effet, le service ne compte que

très peu d'étudiants dans sa clientèle. Pour Mme Lambert⁷⁰, deux facteurs explicatifs entrent en compte : la localisation des étudiants lillois (beaucoup d'étudiants vivent dans un quartier où ils ont tout à proximité : commerces, lieux de sortie, transports en commun...) et leur situation instable qui rend les étudiants réfractaires à des engagements financiers sur la durée (leur situation qui peut évoluer vite et des frais fixes incompressibles, font que les étudiants sont peu attirés par les abonnements).

Ensuite, il ressort de l'enquête que les cadres et professions libérales sont de loin les plus nombreux chez les répondants. Les professions intermédiaires arrivent en seconde position suivies des employés. Les ouvriers sont quasi absents des enquêtés, quelques-uns ont répondu en tant qu'usagers du covoiturage mais leur faible nombre ne permet pas de faire des statistiques.

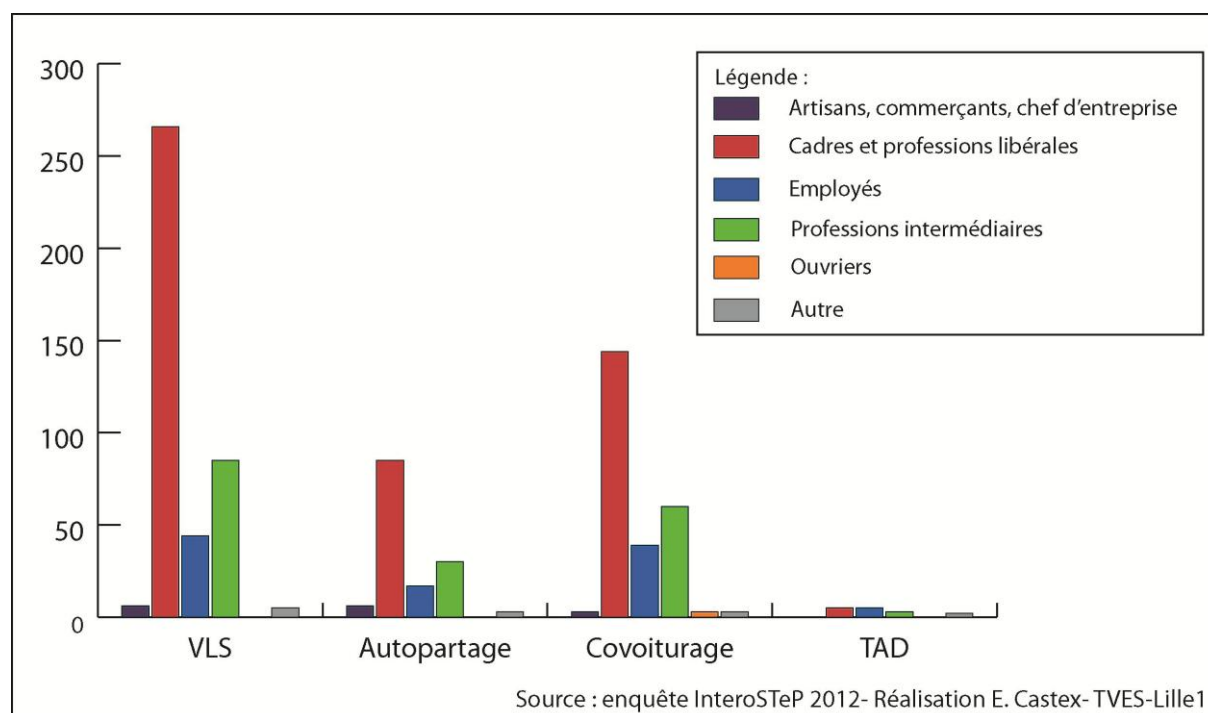


Figure 32 : Professions des répondants par service de transport personnalisé

Ces résultats vont dans le sens de ceux observés sur le terrain⁷¹ et dans la littérature : l'autopartage⁷², le VLS ou encore le covoiturage, sont plutôt des modes plébiscités par les professions supérieures. Cependant, leur interprétation est à nuancer car ils sont liés au mode de diffusion de l'enquête qui a transité principalement dans les réseaux de professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme ainsi que dans les réseaux étudiants. Même s'il était disponible en ligne, le questionnaire n'a probablement pas touché les entreprises qui comptent un grand nombre d'ouvriers. Il est donc difficile d'interpréter leur absence chez les répondants : est-ce lié au fait qu'ils

⁷⁰ Entretien du 1^{er} décembre 2011 avec Claire Lambert, directrice du service Lilas Autopartage.

⁷¹ Les adhérents de Lilas autopartage sont principalement dans la catégorie CSP (professions libérales et intermédiaires notamment). Entretien du 1^{er} décembre 2011 avec Claire Lambert, directrice du service.

⁷² Les enquêtes réalisées sur l'autopartage (INFRAS and BFE, 2006) montrent en général que les usagers sont plutôt des personnes avec un haut niveau d'étude et de revenu.

n'utilisent pas ou très peu ces modes ou bien est-ce lié au fait que le questionnaire n'est pas arrivé jusqu'à eux ?

En revanche, s'il n'est pas possible d'en déduire des généralités sur le profil des enquêtés à cause du mode diffusion du questionnaire, **il est possible d'en conclure que les professions « supérieures » manifestent un intérêt certain pour ces modes au regard du nombre de répondants.**

Un deuxième point commun ressort au niveau de la structure par âge. **Pour tous les STP, la classe des 30-39 ans est celle qui domine.** Les différences portent principalement au niveau des écarts qui existent entre les classes d'âges. Ceux-ci sont fortement marqués pour le VLS et l'autopartage. En revanche, pour le covoiturage il y a peu d'écart entre les trois premières classes (les 18-25 ans, les 25-29 ans et les 30-39 ans). Le covoiturage est le STP qui compte en proportion le plus de « jeunes ». Ceci est notamment visible au niveau l'âge moyen des répondants qui est de 34,16 ans pour le covoiturage contre 37,3 pour le VLS et 38,6 ans pour l'autopartage.

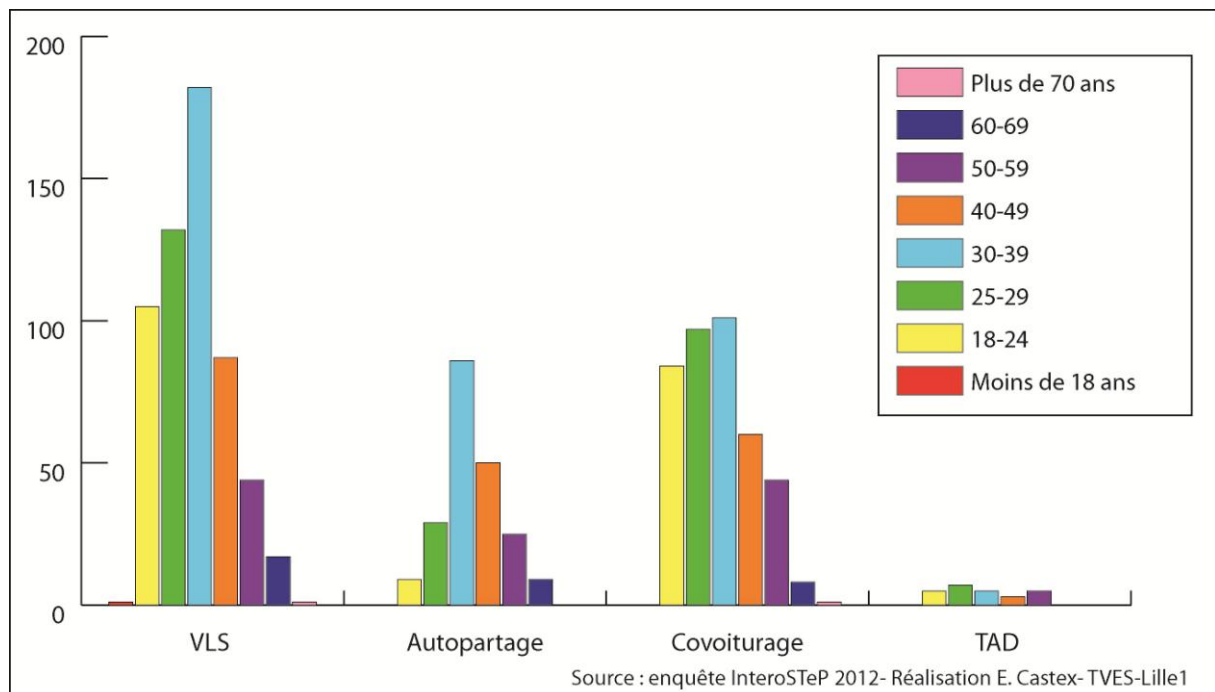


Figure 33 : Répartition des usagers des STP par classe d'âge

Dans ce graphique la classe des 20-29 ans a été volontairement découpée en deux classes pour distinguer les plus jeunes, qui sont susceptibles d'être en situation d'études ou de premier emploi, des personnes qui se rapprochent de la trentaine et qui sont installées dans la vie active. En revanche, le cumul de ces deux classes (18-24 ans et 25-29 ans) inverse la tendance pour le VLS et le covoiturage. Pour ces deux services, les moins de 30 ans sont plus nombreux que les 30-39 ans, ce qui confirme que ces modes ont séduit un public jeune mais pas seulement. A contrario, pour l'autopartage, le cumul des deux classes n'inverse pas la tendance : les 30-39 ans restent majoritaires.

Les moins de 18 ans sont quasi-absents de l'enquête. Deux éléments peuvent expliquer leur faible représentativité : d'une part, le fait qu'ils ne sont pas en âge de conduire (élément fortement discriminant dans le cas de l'autopartage), d'autre part, parce qu'ils sont trop jeunes pour covoiturer

en dehors de l'entourage familial ou amical⁷³. De plus, l'enquête qui ne visait pas particulièrement la mobilité des jeunes, n'a pas été envoyée dans des réseaux qu'ils étaient susceptibles de fréquenter.

En revanche, **la proportion d'hommes et de femmes est à peu près équilibrée pour tous les STP**, notamment chez les utilisateurs de VLS. Ceci est d'autant plus intéressant qu'une part beaucoup plus importante d'hommes (75 %) avait été observée chez les cyclistes en 2006 (Ravalet et Bussières, 2012) et chez les utilisateurs du Vélo'v et du Vélib (ATOOUT France et Mercat, 2009⁷⁴).

Pour les autres STP, les femmes sont même un peu plus nombreuses que les hommes. Ceci peut s'expliquer par le fait que ces dernières ont été plus nombreuses à répondre à l'enquête (50,5 % des répondants sont des femmes et 48,2 % sont des hommes⁷⁵), mais la différence est très légère.

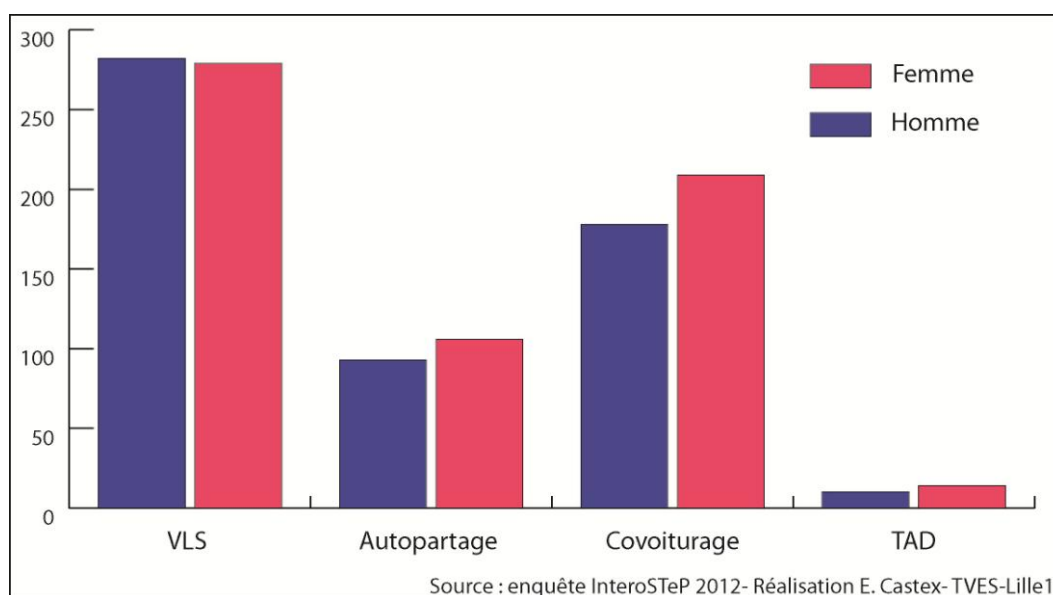


Figure 34 : Répartition homme/femme par service de transport personnalisé

La différence entre sexe est notamment plus marquée pour les autres modes. Pour l'autopartage et le covoiturage, les femmes représentent respectivement 53,3 % et 54 % des répondants. Ceci est d'autant plus surprenant que dans le cas de *Lilas autopartage* les hommes représentent plus d'adhérents⁷⁶ et que dans la base de données sur le covoiturage constituée à partir des sites internet, la proportion de femmes est plus faible que celle des hommes. En revanche, dans le cas des TAD, la surreprésentation des femmes (58 % des répondants) correspond à ce qui est constaté par les opérateurs de transports. 54 % des usagers du *TAD'évéole*⁷⁷ sont des femmes.

⁷³ Ces résultats sont cohérents avec ceux de la base de données sur le covoiturage. Seuls 5 jeunes de moins de 18 ans ont été recensés sur les sites de covoiturage consultés.

⁷⁴ Cette étude montre que la clientèle de ces deux services de VLS est majoritairement masculine (en 2008, 55% d'utilisateurs masculins à Lyon et 59% à Paris), cependant cet écart semble se réduire au fil des années.

⁷⁵ Le total n'est pas égal à 100 car 1,3% des répondants n'ont pas renseigné le champ.

⁷⁶ Les adhérents de Lilas autopartage comptent 55% d'hommes. Entretien du 1er décembre 2011 avec Claire Lambert, directrice du service.

⁷⁷ Chiffres de l'année 2010. Entretien du 12 décembre 2011 réalisé auprès de Mme Ducatillon, chargée du service TAD au sein du Syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD).

Pour le covoiturage, ce décalage s'explique par le milieu dans lequel s'effectue le covoiturage qui est peut-être plus varié dans l'enquête par questionnaire que dans celui de la base de données sur les sites de covoiturage. En effet, l'enquête par e-questionnaire a permis de toucher les personnes qui covoiturent avec leur entourage, amis, voisins, membres d'une association... Or, les femmes, sont en proportion un peu plus nombreuses à covoiturer de cette façon (Figure 35).

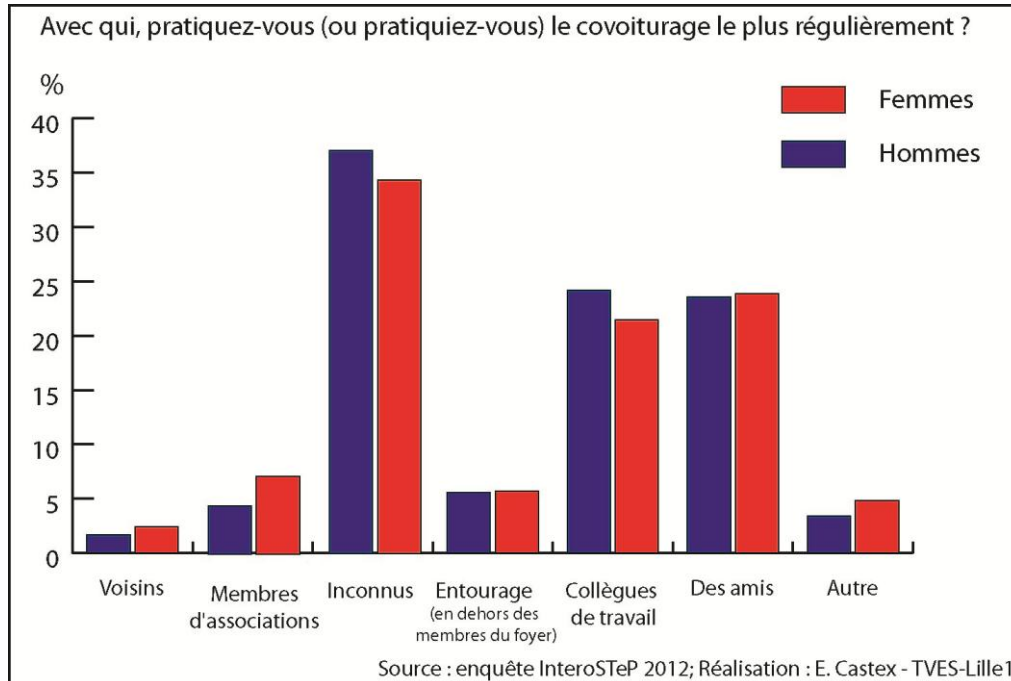


Figure 35 : Répartition des types de covoiturage par sexe

Outre la distribution par genre, la Figure 35 révèle que toutes les formes de covoiturage sont présentes dans l'enquête. Les covoitureurs qui ont répondu à l'enquête se déplacent majoritairement avec des inconnus (35,4 %, probablement via une structure ou un site internet de mise en relation) ou dans un cadre professionnel (23 % voyagent avec leurs collègues) ou amical (23 %). Les hommes ont été plus nombreux à répondre dans les deux premiers cas de figure.

2.3.2 La présence d'enfants dans le foyer un frein à l'utilisation des STP ?

Les enfants sont souvent évoqués comme un frein à l'usage des STP pourtant il ressort de l'enquête que de nombreuses personnes vivant dans un foyer avec enfants utilisent les STP : elles représentent par exemple 29 % des utilisateurs de VLS, 25 % des covoitureurs et 34 % des usagers de l'autopartage. Ces résultats sont à relier à la structure par âge qui comme nous l'avons vu est différente entre les STP : la proportion d'enfants est plus faible chez les covoitureurs où l'âge moyen est plus faible que celui des utilisateurs de VLS et des autopartageurs. D'ailleurs, 71 % des répondants pensent que le fait d'avoir des enfants n'est pas un frein à l'usage des STP⁷⁸. Ce fait avait d'ailleurs été observé au préalable dans l'enquête qualitative où beaucoup de personnes interrogées déclarent avoir des enfants (cf. annexe 2).

⁷⁸ A la question « selon vous quels sont les principaux freins à l'usage des STP », seulement 217 personnes sur 755 ont répondu que le fait d'avoir des enfants pouvait être un frein.

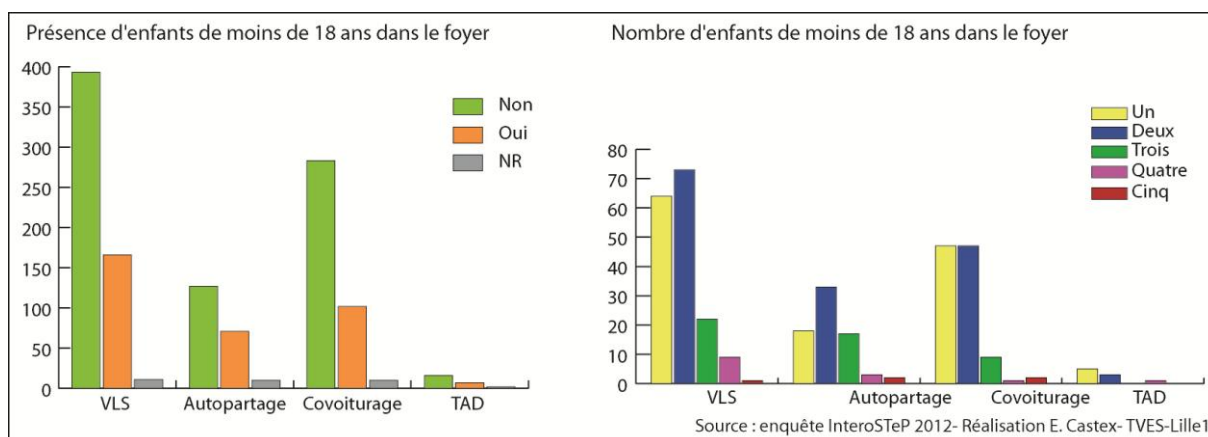


Figure 36 : Présence d'enfants dans le foyer chez les répondants (par service de transport personnalisé)

Familles nombreuses et usages des STP sont-ils incompatibles ? Comme le montre le graphique ci-dessus les ménages de plus de trois enfants sont bien présents dans l'enquête. L'usage des STP est donc possible pour ces familles, même si elles ne sont pas majoritaires. Toutefois, on peut s'interroger sur les membres du ménage qui utilisent les STP, sont-ils des parents, des enfants ? À travers l'exemple des ménages de plus de trois enfants (40 enquêtés dont 11 vivent avec plus de 4 enfants dans le foyer), il ressort que les deux cas de figure sont possibles : soit le répondant est un jeune qui vit encore chez ses parents⁷⁹ et il utilise alors le VLS ; soit il a un âge compris entre 30 et 59 ans (il est en position d'être parent⁸⁰) et il utilise le VLS seul ou en combinaison avec l'autopartage et/ou le covoiturage (Tableau 13).

Au regard de ces résultats, la présence d'un nombre important d'enfants dans le foyer ne semble pas être un frein à la pratique, cependant, ce propos doit être nuancé. L'enquête qualitative nous a notamment appris que les usagers de *Lilas autopartage* sont plutôt des Lillois vivant en centre-ville. Ainsi, les distances domicile-école ou domicile-activités extrascolaires sont généralement courtes et peuvent donc être réalisées à pied ou en transport en commun. L'usage d'une voiture n'est donc pas nécessaire dans le cadre de ces déplacements. Les actifs qui pratiquent le covoiturage régulièrement n'ont en général pas la contrainte de devoir déposer leurs enfants à l'école. Concernant les usagers du transport à la demande ou du *V'Lille*, la plupart du temps ce ne sont pas les utilisateurs de ces modes qui conduisent les enfants. En revanche, dans certains cas il est possible d'accompagner son enfant dans les transports en commun puis de partir au travail ensuite en *V'Lille*. D'une manière générale, les contraintes familiales sont donc moins importantes pour les usagers des STP qui ont été interrogés en face à face. En revanche, l'enquête quantitative ne nous permet pas de dire s'il en est de même chez tous les répondants.

⁷⁹ Les deux répondants en question ont 19 ans et sont tous les deux étudiants. Aucun des répondants de 25 à 29 ans ne vit dans un foyer avec 3 enfants ou plus.

⁸⁰ L'enquête ne permet pas de savoir avec certitude si le répondant est le parent des 3 enfants ou s'il s'agit d'une personne de plus de 30 ans qui au domicile parental. En effet, dans un contexte où les familles recomposées sont nombreuses, il nous paraissait difficile de demander au répondant de préciser sa position vis-à-vis des enfants. Toutefois, l'analyse des CSP et l'âge des répondants laissent à penser qu'il s'agit bien de personne en position de parentalité.

Age	Modes utilisés :				Nb de personnes
	VLS	Autopartage	Covoiturage	TAD	
18-24	Oui	Non	Non	Non	2
30-39	Oui	Non	Oui	Non	1
	Non	Oui	Non	Non	1
	Oui	Oui	Oui	Non	1
	Non	Oui	Oui	Non	1
	Oui	Oui	Non	Non	6
	Oui	Non	Non	Non	6
	Non	Non	Oui	Non	1
40-49	Non	Oui	Non	Non	4
	Non	Oui	Oui	Non	1
	Oui	Non	Non	Non	4
	Oui	Non	Oui	Non	2
	Oui	Oui	Non	Non	2
	Oui	Oui	Non	Oui	1
	Oui	Oui	Oui	Non	4
50-59	Oui	Oui	Oui	Non	1
	Oui	Non	Non	Non	2

Tableau 13 : Usage des STP par les familles de plus de trois enfants

2.3.3 L'usage des STP remet-il en cause la possession d'un véhicule personnel ?

Un autre point commun entre les STP ressort au niveau du permis de conduire. **Le pourcentage de répondants en possession du permis est proche de 90 % pour tous les STP** (Tableau 14). Ce fait avait déjà été observé lors de l'enquête qualitative où presque tous les usagers rencontrés possèdent le permis (cf. annexe 2), à l'exception des personnes qui prennent des TAD. Un décalage ressort ici pour ce STP entre l'échantillon de personnes interrogées en face à face et celles interrogées par internet.

Permis de conduire (en %)	VLS	Autopartage	Covoiturage	TAD
Titulaires du permis	91,1	90,4	89,6	92,0
Personnes sans permis	5,4	1,4	5,3	0,0
Non renseigné	3,5	8,2	5,1	8,0

Tableau 14 : Proportion de personnes titulaire du permis de conduire chez les utilisateurs de STP

La différence porte plutôt au niveau de l'équipement en automobile des ménages (Tableau 15). En effet, le pourcentage de ménage sans automobile est plus important chez les personnes qui pratiquent l'autopartage (65 %). Pour les autres STP, il est de l'ordre de 30 %.

Motorisation des ménages (en %)	VLS	Autopartage	Covoiturage	TAD
Ménages sans auto	29,6	65,9	27,1	32,0
Ménages avec une voiture	44,4	28,4	41,8	36,0
Ménages avec 2 véhicules ou plus	26,0	5,8	31,1	32,0
Ménages avec au moins une voiture	70,4	34,1	72,9	68,0

Tableau 15 : Equipement en automobile des ménages

Contrairement à ce qui pourrait être envisagé de prime abord, **l'équipement en vélo est assez important chez tous les utilisateurs de STP, y compris chez ceux du VLS**. En effet, ces derniers sont équipés à 81 % de vélos personnels (Tableau 16). La proportion la plus faible est rencontrée chez les autopartageurs mais elle est tout de même proche de 77 %.

Equipement des ménages (en %)	VLS	Autopartage	Covoiturage	TAD
Ménages sans vélos	18,2	23,1	17,5	20,0
Ménages avec au moins un vélo	81,8	76,9	82,5	80,0

Tableau 16 : Equipement en vélo des ménages

De fait, **le VLS ne se substitue pas au vélo personnel. Son usage ne remet pas en cause la possession** d'un vélo personnel. En réalité, c'est plutôt au niveau du type de déplacement, que le VLS va se substituer au vélo personnel. Dans certains cas, le VLS sera jugé plus approprié que le vélo personnel (cf. Tableau 17). Il apparaît également à travers les réponses libres que le VLS peut être utilisé comme une solution de rechange quand le vélo personnel est inutilisable ou lorsque ce dernier est susceptible d'être volé.

Pour quels autres motifs utilisez-vous le VLS ? (Extraits de réponses)
« quand je sais que je ne pourrais pas garer mon propre vélo à l'arrivée ou le laisser en sécurité pour une période longue dans la rue »
« pour des déplacements où le vélo particulier est moins évident. ex: aller/retour domicile-gare (insécurité de laisser son propre vélo pendant plusieurs jours) »
« tout type de trajet quand je n'ai pas mon vélo parce que je suis partie à pied »
« quand je n'ai pas pris mon propre vélo à cause de la pluie »
« trajets domicile-gare + divers si vélo personnel HS »
« lorsque mon propre vélo n'est pas utilisable »
« éviter le vol de vélo »

Tableau 17 : Extraits de réponses sur les usages du VLS

Par ailleurs, une partie des répondants ont mentionné avoir recours à un abonnement temporaire de VLS lorsqu'elles reçoivent des amis/membres de la famille. Ces réponses démontrent que chez certaines personnes, **l'usage du VLS peut-être complémentaire à celui du vélo personnel**. Comme nous le développerons davantage par la suite, cet aspect complémentaire des STP ressort pour tous les types de services : pour environ une personne sur deux, le STP est utilisé dans une pratique intermodale. En revanche, des divergences apparaissent au niveau des usages. Si les STP sont utilisés en complément d'autres modes, c'est le plus souvent pour des motifs différents. La liste de ces dissemblances est exposée dans le point suivant.

A l'issue de cette sous partie, il ressort de nombreux points communs entre les STP. Les STP présentent des profils d'usagers similaires, un taux d'équipement quasi équivalent et ont en commun d'être utilisés en complémentarité d'autres modes. Toutefois, ils présentent également un certain nombre de dissemblances. L'analyse de l'enquête quantitative fait ressortir deux principales différences entre les STP étudiés. La première concerne les usages, que ce soit concernant les motifs de déplacement, les fréquences d'utilisation ou encore les logiques qui guident les comportements.

La seconde porte plus sur la perception que peuvent avoir les usagers de ces modes mais également sur les modalités de prise de connaissance de ces modes.

2.3.4 Des divergences au niveau des usages...

Les motifs d'utilisation des STP mis en avant par les répondants ne sont pas les mêmes. En effet, **Le VLS est utilisé pour presque tous les motifs de déplacement alors que le covoiturage et l'autopartage apparaissent comme plus marqués dans les usages qu'il peut en être fait** (Figure 37). Seuls les loisirs apparaissent comme étant un dénominateur commun aux STP. En effet, tous sont utilisés pour les loisirs que ce soit pour des sorties le soir ou des promenades.

Dans le détail, il ressort que le VLS est fortement utilisé pour des trajets domicile-travail. En effet, 48 % des usagers du VLS l'utilisent pour ce motif. Le motif professionnel, même s'il est moins important, ressort tout de même puisque 17 % d'entre-eux mentionnent utiliser ce mode de déplacement pour des déplacements professionnels.

Les déplacements pour loisirs et promenades concernent 55 % des répondants et 55 % l'utilisent également pour des sorties. Le motif achat apparaît aussi comme conséquent puisqu'il est mentionné par 32 % des utilisateurs de VLS. Seul le motif conduite d'enfants n'a presque pas été mentionné mais ce n'est guère étonnant étant donné le fait que les VLS sont des vélos adultes et ne comportent pas de sièges enfants. Le cumul de ces pourcentages dépassant très largement 100 % indique que le VLS est rarement utilisé pour un seul motif mais plus généralement pour plusieurs.

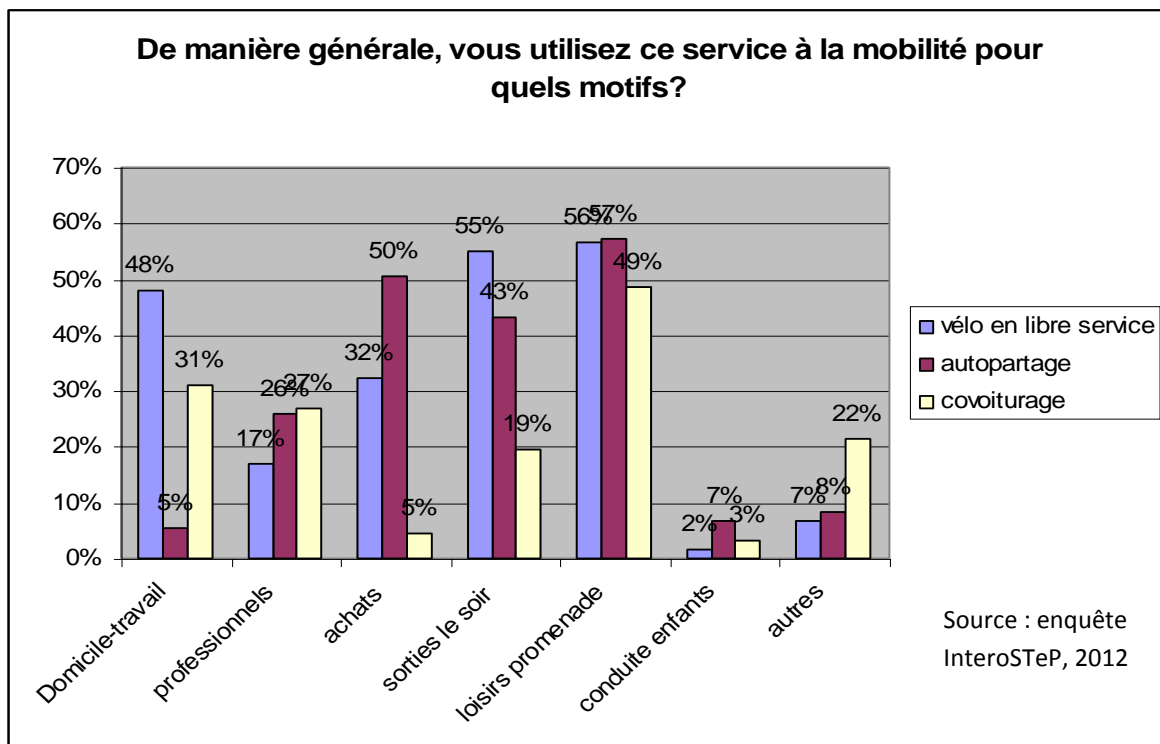


Figure 37 : Les motifs de déplacement pour lesquels les STP sont utilisés

A contrario, le covoiturage est souvent utilisé pour un seul type de motif. Le plus mentionné concerne les loisirs (49 % des répondants qui covoiturent). Les déplacements domicile-travail arrivent en seconde position avec 31 % des répondants, suivis des déplacements professionnels (27 % des répondants). Souvent ces motifs font références à des pratiques différentes de covoiturage. Les

motifs liés à la sphère professionnelle et ceux liés aux activités de loisirs (sorties, promenade...) sont dissociés. Seulement 56 personnes sur 395 (soit 14 %) utilisent le covoiturage à la fois pour du domicile-travail et pour les loisirs/sorties. Ces chiffres montrent que les usages du covoiturage sont assez cloisonnés. Dans la catégorie « autres⁸¹ », 65 réponses font références à des déplacements de longue distance occasionnels (par exemple pour des vacances, des courts séjours, ou pour des retours au domicile le week-end, cf. Tableau 18).

Pour quels autres motifs utilisez-vous le covoiturage ? (Extraits de réponses)
« partir en weekend »
« grands trajets vacances»
« partir un week-end à Paris ou dans la région familiale»
« Grands trajets week-end ou vacances»
« Trajet longue distance (week-end ou événement)»

Tableau 18 : Extraits de réponses sur les autres motifs d'utilisation du covoiturage

Au niveau des usagers de l'autopartage, les motifs qui ressortent le plus sont ceux liés aux loisirs (57 %) et aux achats (50 %). Ce dernier motif qui était peu présent pour les autres STP ressort ici comme prégnant. L'autopartage est fortement utilisé pour réaliser des achats qui ne peuvent être effectués à pied ou en transport en commun, soit pour des raisons d'éloignement géographique du réseau, soit pour une question d'encombrement (produits volumineux). Il est également à noter que 26 % des répondants utilisent ce mode de transport pour des déplacements professionnels. Ce résultat est lié aux actions commerciales que mènent les sociétés d'autopartage vis-à-vis des entreprises, commerçants et artisans. En effet, elles leurs proposent d'adhérer à leurs services plutôt que d'acheter leur propre flotte de véhicule. Ce type de clientèle est très intéressante pour les sociétés d'autopartage car elle permet d'optimiser l'utilisation des véhicules (professionnels en journée et particuliers le soir et le week-end).

Le TAD ne figure pas sur le graphique faute de réponses trop peu nombreuses pour établir des pourcentages. Il est utilisé plutôt pour du domicile-travail (9 personnes sur 25) les sorties et les loisirs (8 et 6 personnes). Les achats et les déplacements professionnels ont été évoqués respectivement par 4 et 3 personnes. Si ces chiffres donnent des indications, ils ne seraient être généralisés faute de répondants assez nombreux.

Les fréquences d'utilisation des STP varient également (Figure 38). **Le VLS est utilisé quotidiennement ou de façon hebdomadaire par 58 % des usagers, alors que l'usage de l'autopartage est plutôt mensuel** (43 % des autopartageurs déclarent emprunter une voiture une à deux fois par mois). Concernant le covoiturage, les réponses sont plus contrastées. Ceci est la conséquence du type de covoiturage pratiqué (le covoiturage pour du domicile-travail est réalisé avec une fréquence plus élevée que du covoiturage pour les vacances).

Il est intéressant de noter que personne n'utilise les voitures d'autopartage quotidiennement (aucune réponse pour cette fréquence), alors qu'une pratique quotidienne existe pour les deux autres modes. En effet, 19 % des répondants utilisant le VLS empruntent un vélo tous les jours ou presque. 7 % des covoitureurs déclarent partager quotidiennement leurs trajets, cela concerne principalement des déplacements domicile-travail qui sont réalisés avec des collègues de travail (19 personnes sur 28).

⁸¹ La réponse à cette rubrique était libre.

Dans le cas de l'autopartage, l'absence d'usage quotidien est probablement lié au type de services présents sur le territoire d'étude (services en boucle ou autopartage entre particuliers) qui ne favorisent pas une pratique journalière, contrairement aux systèmes en One Way⁸² ou en libre service qui peuvent exister dans d'autres métropoles françaises.

Concernant le TAD, son utilisation est assez occasionnelle pour 72 % des répondants (14 personnes sur 25 déclarent avoir un recours occasionnel à ce mode de transport et 4 autres personnes déclarent prendre un TAD moins d'une fois d'une par mois). Seulement 3 personnes mentionnent avoir un usage quasi-quotidien du TAD. Les autres fréquences ne recueillent qu'une à deux réponses.

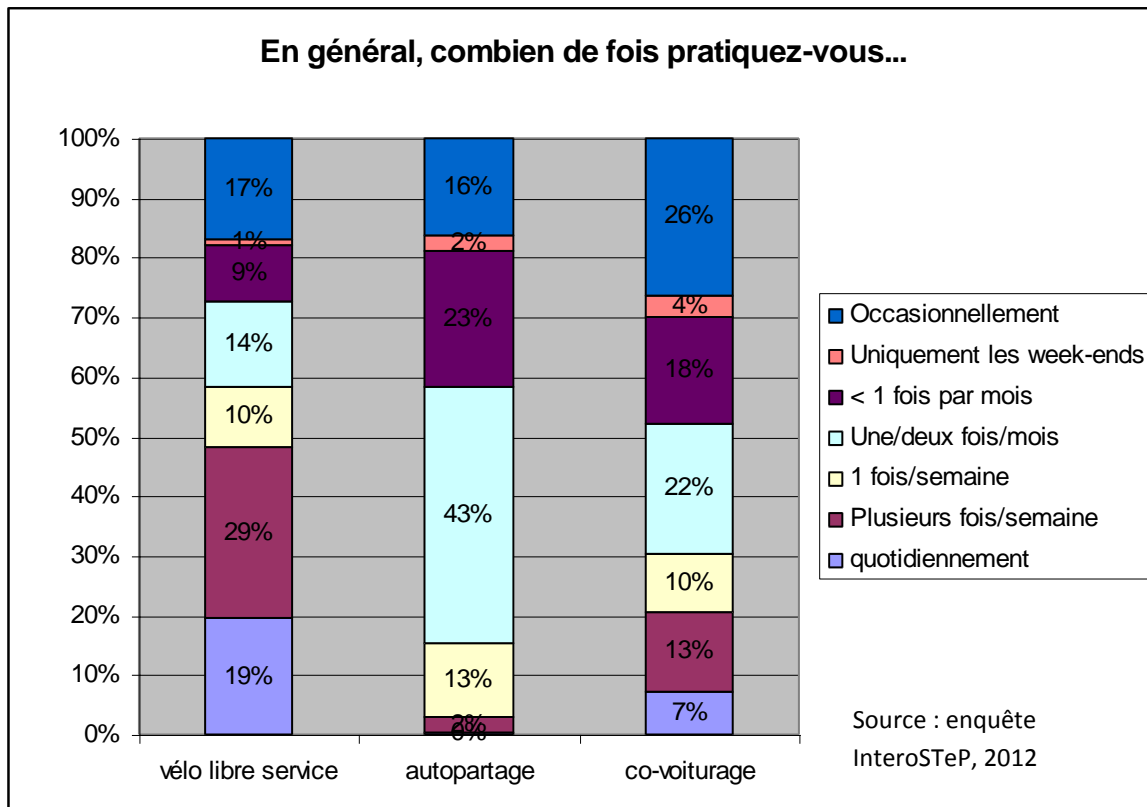


Figure 38 : Fréquence d'utilisation des STP

Les motivations évoquées pour justifier l'usage des STP varient également d'un mode à un autre même si quelques points communs apparaissent (Figure 39).

L'autopartage est surtout utilisé dans le but d'éviter l'achat et l'entretien d'un véhicule. Les motivations pour le VLS et le covoiturage sont sensiblement les mêmes : éviter d'utiliser son propre vélo/véhicule. En revanche, pour le covoiturage c'est surtout le fait d'éviter de voyager seul qui ressort.

L'argument financier et le sentiment d'agir pour l'environnement sont également mis en avant par une majorité d'utilisateurs de STP, quel que soit le mode considéré. Les motivations financières sont plus souvent mentionnées par les covoitureurs (82 %) et les autopartageurs (74 %), de même que celles liées à l'environnement (respectivement 71 % et 74 %). Ces deux préoccupations sont

⁸² Dans le cas du one way l'utilisateur n'est pas obligé de ramener la voiture à la station de départ, les voitures peuvent donc être utilisées pour des trajets quotidien ou du domicile-travail.

présentes chez les utilisateurs du VLS, mais en comparaison, ces derniers ont également été nombreux à mettre en avant le gain de temps et la souplesse apportée par le VLS lors du déplacement.

L'aspect convivial a surtout été mis en avant par les usagers du covoiturage (46 %). Seulement 22 % des personnes utilisant le VLS et 16 % des autopartageurs l'ont également mentionné. Cette proportion est un peu plus importante chez les usagers du TAD (36 %). Néanmoins, pour ces derniers, c'est l'argument économique qui est mis surtout en avant (80 %). Le fait d'agir pour l'environnement est mentionné par 64 % des TAD. De manière assez inattendue, le gain de temps est mentionné par près d'une personne sur deux.

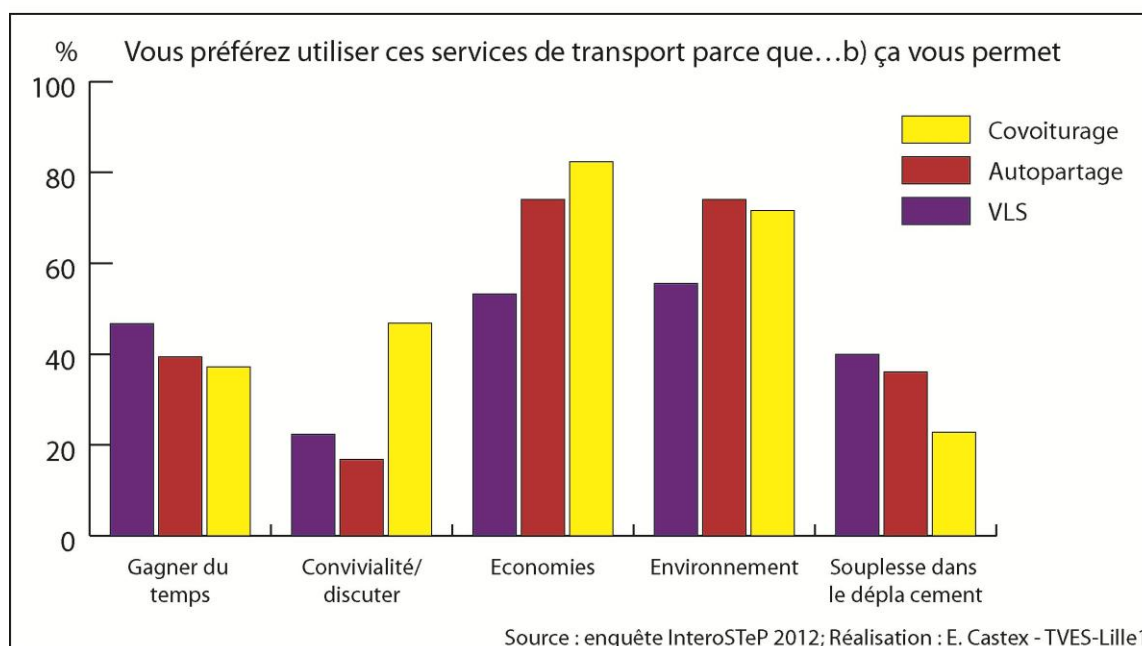
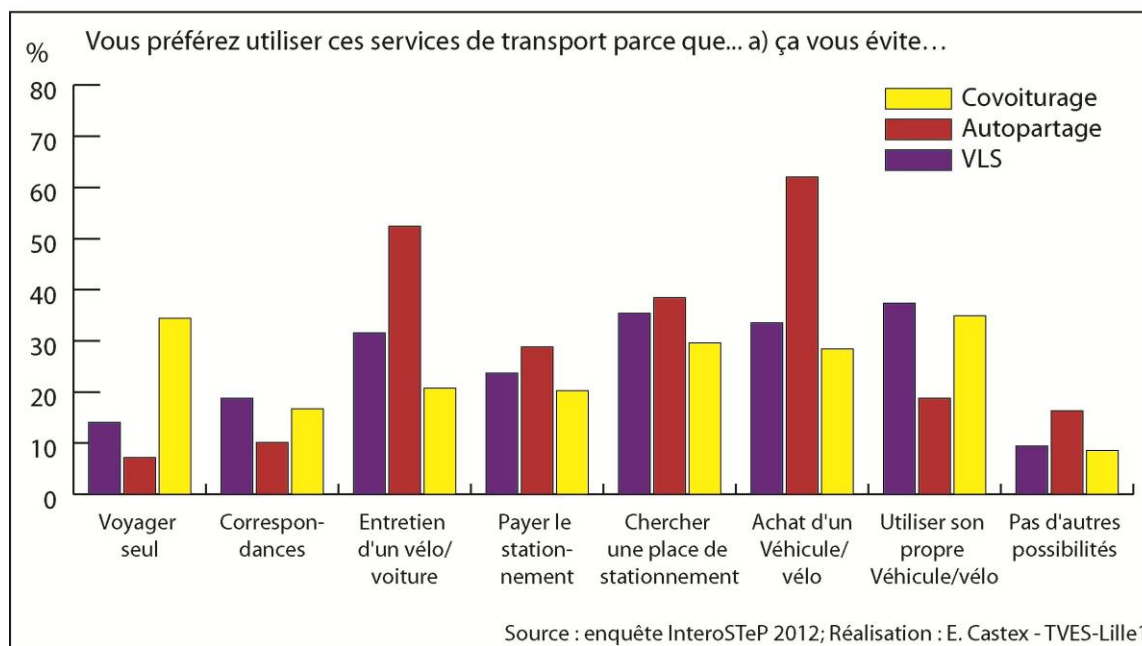


Figure 39 : Motivations mentionnées par les utilisateurs de STP

Plusieurs répondants ont profité du champ « autre », qui était un champ texte libre, pour justifier et appuyer leurs réponses. L'analyse de ces réponses vient confirmer les motivations indiquées précédemment (écologiques, économiques, éviter achat et usage des véhicules/vélos personnels cf. Tableau 19). Elle a également permis de faire ressortir le fait que le STP est utilisé pour remplacer les transports en commun à certains moments ou dans certaines conditions, ou encore qu'il peut être utilisé pour diminuer la fatigue ou le stress lié aux modes classiques. Il ressort également que le VLS est utilisé aussi dans un but d'agrément, pour coupler l'utile à l'agréable (faire du sport, s'aérer...).

Vous préférez utiliser ces services de transport parce que ça vous permet/ça vous évite : « autre » (extraits de réponses)	Catégories de motivations
« économies et écologie » ; « Je propose généralement les covoiturages, j'utilise donc ma voiture. Le covoiturage me permet de réduire l'impact sur l'environnement de mes trajets (ou en tout cas, d'en faire profiter d'autres) et de réduire les coûts des trajets »	Écologiques ; économiques
« d'être dépendant du métro et autres transports en commun à certaines heures » ; « Pas de transports en commun aux horaires de nuit. » ; « de se substituer aux réseaux TC en cas de perturbations/retards » ; « de prendre le bus » ; « de payer un ticket de bus » (VLS) « de prendre le train » (covoiturage)	Substitution aux TC
« d'utiliser la voiture » ; « avoir une voiture » ; « achat 2 ^e voiture » « évite le vol de vélo » ; « se faire voler le vélo »	Éviter usage/achat du véhicule/vélo personnel
« de m'endormir au volant / de payer tous les frais d'un véhicule personnel » ; « de me reposer / de ne pas être dans les embouteillages » « Fatigue évitée » ; « moins de stress pour garer une voiture en ville »	Éviter la fatigue/le stress
« prendre l'air à vélo » ; « être plus détendue » « de faire du sport pendant mes déplacements » ; « avoir une activité physique » « exercice physique / pas de pollution / pas d'encombrement de l'espace public / etc. »	Faire du sport/s'aérer

Tableau 19 : Extraits de réponses sur les motivations liées à l'usage des STP

Dans l'ensemble, ces éléments de réponses nous incitent à relativiser l'argumentaire habituellement mis en avant pour justifier l'usage de ces modes, notamment l'aspect convivial. Au regard des réponses obtenues ici les rationalités économiques et les motivations environnementales semblent primer. Le côté pratique ressort ensuite de manière secondaire. La convivialité que pourrait générer ces modes n'est évoquée que par les covoitureurs. En revanche, aucun des répondants ne l'a évoquée spontanément dans les questions libres⁸³. En effet, personne n'a mentionné le fait de pouvoir rencontrer du monde, de discuter, de partager... Le seul covoitureur qui évoque ses passagers compare ces derniers à des GPS : « ... de limiter le stress lors d'un déplacement professionnel quand je ne connais pas le chemin. Le GPS c'est bien, mais une vraie personne, c'est mieux⁸⁴ ».

⁸³ Question : « Vous préférez utiliser ces services de transport parce que ça vous permet... »

⁸⁴ Question : « Vous préférez utiliser ces services de transport parce que ça vous permet... »

2.3.5 ... mais également au niveau de la perception et de la connaissance des services

La perception de la facilité d'usage est globalement bonne pour l'ensemble des STP. Plus de 90 % des usagers de l'autopartage et le VLS trouvent qu'il est facile d'utiliser ces services. Seulement 4 % des usagers de ces deux STP trouvent que leur usage est compliqué.

En revanche, des problèmes de disponibilité apparaissent au niveau des systèmes de VLS : 56 % des répondants ont mentionné avoir déjà rencontré des difficultés pour trouver un vélo. Ce point est moins prégnant au niveau de l'autopartage : 23 % des autopartageurs enquêtés ont mentionné un problème de disponibilité des véhicules.

Concernant le covoiturage, plus de difficultés ressortent : 19 % des personnes qui covoiturent ont répondu que le fait de covoiturer était « assez compliqué » et 30 % mentionnent des problèmes de disponibilité (ce qui fait référence à la difficulté de trouver un covoitureur).

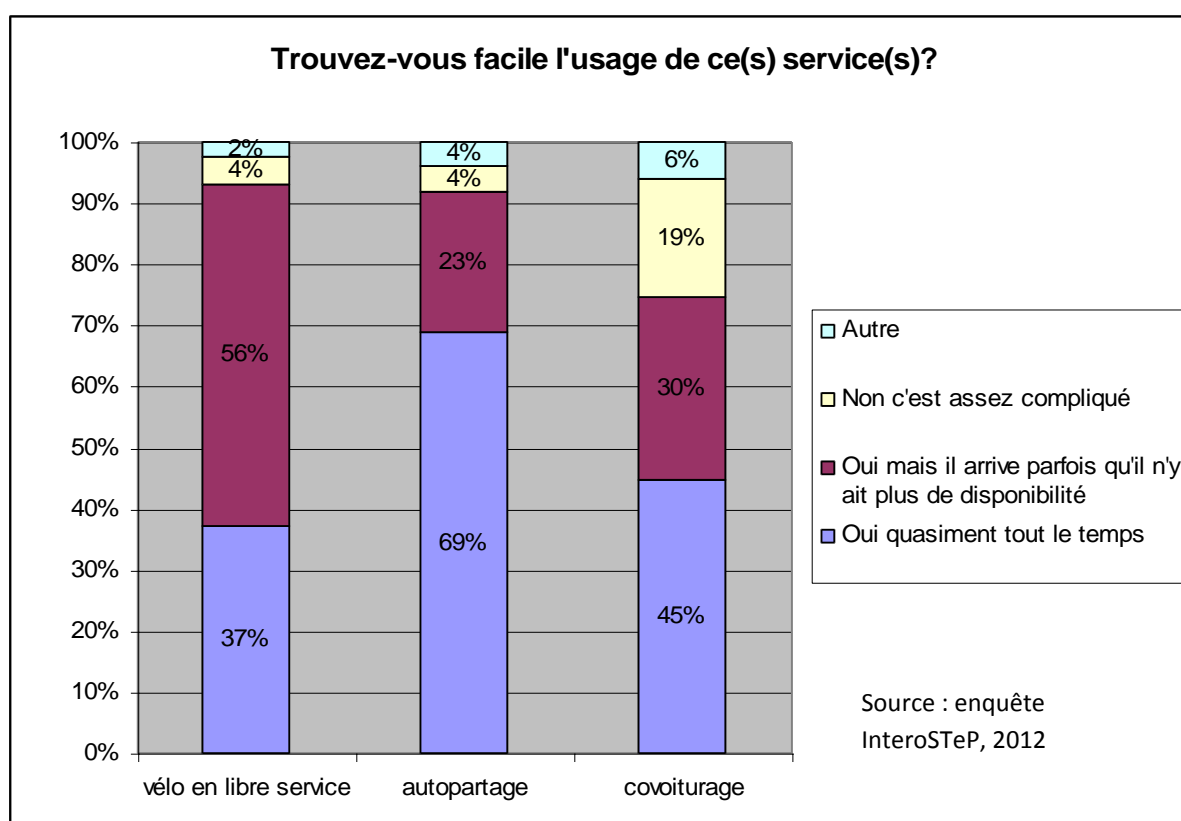


Figure 40 : Perception de la facilité d'usage des services de STP

La façon dont les usagers ont appris l'existence du STP pratiqué et se sont donc intéressés à ce dernier diverge également. Pour le VLS ce sont les médias qui semblent jouer un rôle important⁸⁵ alors que pour le covoiturage ce sont les amis et l'entourage qui sont mentionnés en premier. Le rôle des réseaux sociaux apparaît clairement sur ce mode contrairement aux autres (19 % des réponses).

⁸⁵ Les VLS véhiculent en effet une image positive relayée généralement par des campagnes publicitaires importantes lors du lancement du service. Ces campagnes sont d'autant plus facilitées lorsqu'il y a une concordance entre opérateurs VLS et publicitaires comme cela été le cas dans de nombreuses villes.

Pour l'autopartage, la répartition est plus équilibrée, même si journaux, TV, radio et internet cumulés représentent 44 % des réponses.

Il est intéressant de noter que les associations jouent un faible rôle dans tous les cas de figure. De même que les événements liés à la promotion de la mobilité. Ces derniers semblent n'avoir qu'un très faible impact (2 à 4 % des réponses).

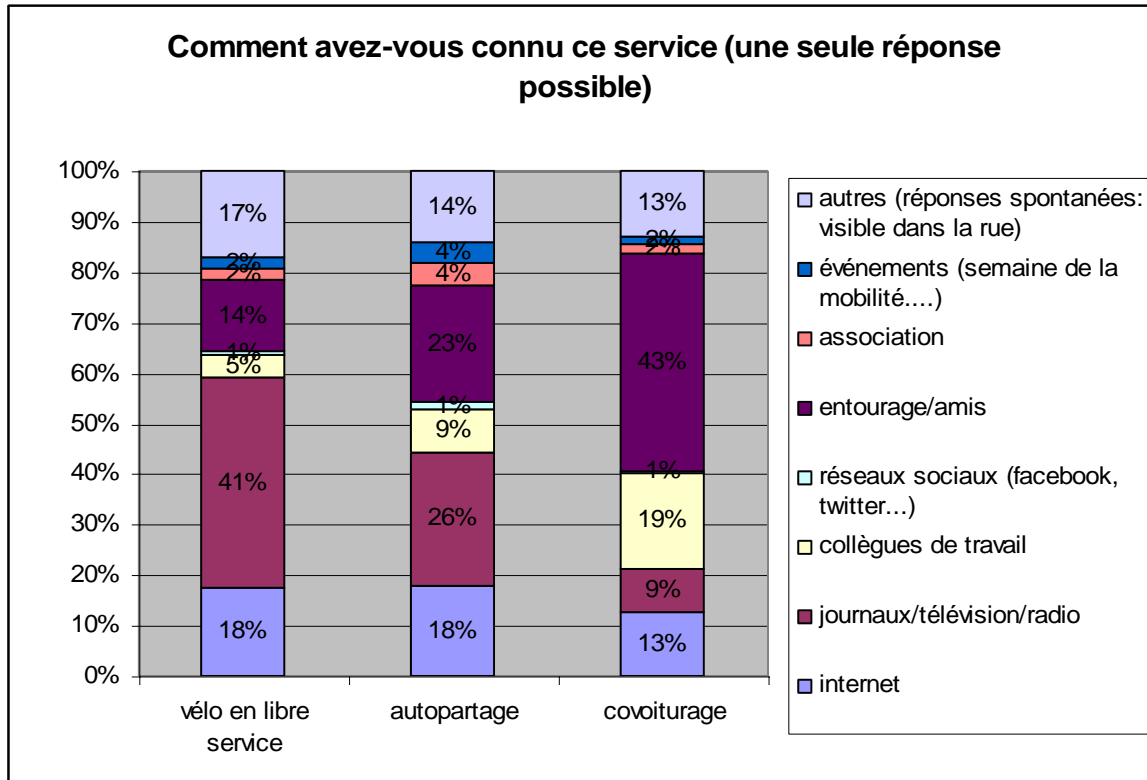


Figure 41 : Moyen qui a servi à prendre connaissance du service de STP

Des différences apparaissent aussi au niveau de la possession des abonnements de transport en commun. Les autopartageurs sont plutôt détenteurs d'abonnements de transport en commun urbain (TCU), ce qui semble cohérent avec la localisation plutôt en centre-ville des services d'autopartage. Les covoitureurs et les utilisateurs de VLS sont aussi détenteurs d'abonnements de transport en commun mais ces derniers se partagent entre le train (respectivement 29 % et 28 %) et les transports urbains (17 % et 23 %).

Il apparaît également que 39 % des usagers du VLS n'ont pas d'abonnement pour ce mode. Deux explications sont envisageables. La première concerne les personnes qui ont un usage occasionnel du VLS et qui ne nécessite pas d'abonnement annuel. C'est le cas par exemple des personnes qui utilisent le VLS quand ils reçoivent ou de celles qui utilisent le VLS pendant leurs vacances ou leurs déplacements professionnels (citons ici l'exemple d'un individu qui déclare utiliser le Vélib lorsqu'il se rend à Paris soit environ deux fois par an) ; la seconde concernent les répondants qui ont utilisé le VLS à un moment donné et ont arrêté depuis. Ils ne sont plus en possession d'un abonnement au moment de l'enquête.

Conclusion

Ainsi, les STP, parce qu'ils cassent les codes conventionnels des modes individuels et collectifs, apportent une réponse plus durable en accord avec les attentes d'individualisation de la société. Ils viennent donc s'intercaler entre les modes individuels et collectifs en allant chercher les codes dans chacune de ces deux grandes familles pour proposer une nouvelle offre, qui se veut être une alternative à la voiture individuelle. Ils peuvent se décliner en un ensemble de cas particuliers qui correspondent soit à des adaptations locales (ex. TAD qui selon le cas sera utilisé en porte à porte, d'arrêt à arrêt ou en ligne virtuelle), soit à une appropriation par une structure (entreprise, association) qui va proposer son propre système comme par exemple dans le cas de l'autopartage.

Ces modes connaissent à peu près tous le même schéma de développement et vont passer par les mêmes phases : une phase d'émergence dans un contexte de crise ou de raréfaction de l'offre ; une deuxième vague dans les années 70; enfin une troisième vague qui se caractérise par une montée en puissance des STP tendant vers une généralisation au sein des territoires. Néanmoins, l'ensemble de ces modes se caractérise par une faible lisibilité des systèmes liés à un foisonnement des initiatives qui ont pu brouiller le discours des professionnels mais aussi la perception que peuvent en avoir les usagers. À cela il faut ajouter un manque de visibilité, dans l'espace public et au sein du système de transport, même si ce dernier point s'est amélioré ces dernières années grâce à une meilleure communication et à l'intégration de certains services, notamment en lien avec le développement de la billettique. Toutefois, des efforts sont encore à réaliser.

Enfin, comme pour tous les autres modes, l'aspect financier est primordial et constitue un des points faibles de ces services sur lequel il faut encore travailler. Ensemble ces éléments contribuent à la fragilité de ces services.

La relative fragilité de ces systèmes constitue indéniablement un des points communs à cette famille. Pour poursuivre cette réflexion la partie suivante sera constituée d'étude de cas. Dans un premier temps nous avons souhaité revenir sur deux STP particuliers qui ont connus un développement contrasté afin d'en tirer des enseignements.

3 Zoom sur quelques STP particuliers : études de cas

Alors que les contours de cette nouvelle famille se dessinent, nous avons souhaité ici faire un zoom sur deux STP particuliers : le VLS et le TAD. Ces derniers se démarquent des autres services sur plusieurs aspects et notamment au niveau de leur développement. L'un connaît un développement rapide et récent considéré comme un relatif succès, c'est d'ailleurs le STP pour lequel nous avons reçu le plus de réponses pour l'enquête quantitative. L'autre a connu une phase de développement importante dans les années 90 et début des années 2000 et semble stagner aujourd'hui. Nous avons souhaité revenir sur ces deux cas particuliers afin d'en tirer des enseignements.

Dans un second temps nous présenterons une recherche menée en parallèle sur le covoiturage. En effet, nous avons vu pu voir en 2^e partie que le covoiturage ne figurait pas sur les cartes de localisation des STP au sein de la zone et que cela tenait en partie à un problème méthodologique. La résolution de ce dernier a permis d'expliquer l'organisation des trajets de covoiturage à l'échelle de la zone d'étude mais également à une échelle plus large puisque l'étude s'est intéressée aux déplacements de longue distance. Elle a été l'occasion de questionner l'apport du covoiturage au système de mobilité : ce STP apporte-t-il une diversification de l'offre de déplacement du point de vue spatial ? Permet-il d'améliorer l'accessibilité des territoires en proposant de nouvelles destinations de déplacement ?

3.1 Deux exemples de développement contrasté

3.1.1 Pourquoi le VLS s'est-il développé rapidement ?

Le VLS se démarque des autres STP notamment par le fait qu'il repose sur un mode actif, contrairement aux autres qui reposent sur des véhicules motorisés (à l'exception des VLS électriques mais qui sont encore peu répandus⁸⁶), mais le VLS se démarque surtout par son développement plus récent mais aussi plus rapide que les autres STP. En effet, le VLS est peut-être le STP qui connaît le plus de succès auprès du grand public. Il semble avoir répondu rapidement à ses besoins et remporté son adhésion. Pour quelles raisons le VLS s'est-il développé plus rapidement et plus sûrement ?

Nous avons vu dans la précédente partie qu'il est le mode le plus « standardisé » de la famille des STP. C'est également le mode le plus visible sur la voirie car l'implantation de nombreuses stations directement sur l'espace public, lui offre une bonne visibilité associée à un code couleur clair, une signalisation adaptée etc. De ce fait, il est facile pour un utilisateur de repérer les stations, de même que les utilisateurs du service sont facilement identifiables parmi d'autres cyclistes. Lors de leurs lancements, les différents services de vélo en libre service ont également bénéficié d'une bonne médiatisation, que ce soit dans la presse et les médias nationaux dans le cas du *Vélib*, ou locale dans les autres cas comme en témoigne le graphique de la Figure 41 (41% des utilisateurs déclarent avoir découvert ce mode par l'intermédiaire de la presse, des journaux télévisés ou par la radio).

⁸⁶ Cas du système mis en place sur la principauté de Monaco. Projet de VLs électrique à Madrid.

Pour comprendre pourquoi le VLS s'est développé plus rapidement que les autres STP, l'analyse de M. Huré (2012) sur l'influence de l'entreprise *JCDecaux* est particulièrement intéressante. Elle démontre comment une entreprise du secteur privé, dans un contexte de menace concurrentielle (arrivée d'un concurrent étranger, *Clear Channel*, en 1998 qui propose un premier service de VLS adossé au contrat de mobilier urbain de la ville Rennes ; changement des procédures d'attribution des marchés suite à des évolutions de la législation européenne), va stimuler le développement d'un service à la mobilité. En effet, suite à l'implantation de ce premier service, *JCDecaux* va réagir en proposant son propre système de VLS dans la ville de Lyon, puis dans d'autres villes par la suite.

Le système de VLS va donner une visibilité internationale au Grand Lyon, qui va accueillir de nombreuses délégations venues observer son fonctionnement, et sera fortement médiatisé, particulièrement au moment du lancement du système parisien. Cette forte médiatisation va contribuer au succès du service qui rencontrera rapidement l'adhésion du public. Même si de nombreux dysfonctionnements ont été mentionnés dès le départ (problèmes d'approvisionnement/saturation des stations, dégradation du matériel, bilan Carbone contestable...), le système de VLS a su trouver sa place dans la mobilité des citoyens comme en témoignent les motifs de déplacements pour lesquels le VLS est utilisé (Figure 37).

Mais, le rôle de *JC Decaux* ne s'arrête pas là car selon Maxime Huré, l'entreprise va contribuer à diffuser des normes au niveau des politiques, mais également au niveau du mode de fonctionnement des vélos en libre services. **Elle va ainsi contribuer à standardiser les systèmes de VLS** rendant le système « plus lisible » d'une ville à une autre. Même si les VLS sont de plus en plus intégrés dans les DSP de transport, à l'instar du système Lillois, les normes mises en place par *JC Decaux* perdurent.

Ainsi, **il est intéressant de noter qu'une initiative privée a pu impulser durablement le développement d'un service de mobilité.** Nous retiendrons ici que le privé peut jouer un rôle moteur même s'il n'est pas directement lié au secteur des transports. Dans le cas du VLS, il a su introduire de l'innovation mais également créer les conditions d'une pérennisation (même si celle-ci n'est pas encore effective, elle est en bonne voie à en juger le système de Vélo'v Lyonnais).

Le VLS est le seul STP à avoir connu une telle influence. Les autres, n'ont pas bénéficié du même portage par un grand groupe qu'il soit de transport ou d'un autre secteur. En revanche, Le développement du système *Autolib* dans les villes de Province n'impulsera-t-il pas une nouvelle dynamique à l'autopartage ? Le groupe *Bolloré* arrivera-t-il à avoir le même impact que *JCDecaux* en imposant de nouvelles normes ? L'avenir nous le dira. Mais auparavant, nous allons nous intéresser au TAD qui s'oppose au VLS par sa relative ancienneté mais également par le fait qu'il reste aujourd'hui majoritairement affilié au transport public.

3.1.2 Pourquoi et en quoi le TAD se démarque-t-il dans cette famille ?

Dans cette famille de transports, le TAD occupe en quelque sorte une place à part car il est le seul à relever de la catégorie du transport public au sens de la LOTI (1982). Même s'il existe des formes privées ou associatives, les TAD mis en place par des structures publiques dominent (Castex, 2007).

Il convient également de souligner que comparativement aux autres STP, il est parmi les plus anciens puisque les premières formes récentes de TAD ont vu le jour dans les années 1970 (cf. Figure 17). On pourrait ainsi penser que l'ancienneté de ce mode est un gage de viabilité et de stabilité. Or il

apparaît que, malgré son existence depuis maintenant une quarantaine d'années, il reste un mode assez peu utilisé et mal connu du public, et qui doit encore faire ses preuves tant auprès des usagers que des élus. Les usagers ont d'ailleurs un profil spécifique comparativement à celui des autres STP et sont plus difficiles à enquêter comme on l'a vu précédemment. Le faible taux de réponse à l'enquête quantitative comme qualitative en est un bon exemple. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte pour expliquer le fait que le TAD n'a pas connu le même succès que les autres STP.

D'abord l'image du TAD n'est pas valorisante. Comme on a pu le voir, le TAD est souvent destiné à apporter une solution de mobilité à des publics fragilisés (personnes âgées, handicapées, en situation précaire,...) : il véhicule donc une image de « transport social » peu valorisante et presque en opposition à celles d'autres STP apparaissant « en pointe » et en phase avec les besoins de *l'homo mobilis* et l'évolution de la société. Lors des entretiens auprès des usagers, il est ressorti que l'utilisation de ce mode résultait d'une absence de choix, contrairement aux usagers du *V'Lille* ou de *Lilas Autopartage* pour qui l'utilisation de ces modes relevait bien d'un véritable choix et qui s'impliquent davantage dans le développement de ces services.

En outre pour ce qui concerne le matériel roulant utilisé par les exploitants, les véhicules ne sont pas toujours dédiés au TAD. Ce sont parfois des autocars standards qui vont réaliser des services de TAD sous forme de lignes virtuelles, ce qui ne contribue ni à les identifier ni à les rendre plus visibles et attractifs aux yeux du public. Le problème d'identification de ce STP est renforcé par l'absence de marquage territorial pour la plupart des TAD. L'absence de points d'arrêts marqués au sol et d'éléments matériels empêchent souvent de visualiser et de valoriser ce type de service auprès des usagers potentiels.

A cette difficulté matérielle, s'ajoute un problème de communication car il n'est pas aisé de communiquer sur des services virtuels. La lecture d'une grille horaire pour un usager peut être complexifiée lorsqu'elle contient des services virtuels.

Un autre élément vient pénaliser ce mode de transport : on lui reproche plus qu'aux autres STP son coût élevé rapporté au Km X voyageur. Il est vrai que le TAD est destiné principalement à la desserte de zones peu denses avec un faible potentiel de population à desservir. Il nécessite une grande vigilance de la part de l'Autorité Organisatrice sur le type de contrats qui la lie à l'exploitant et sur l'évaluation des besoins et le potentiel de clientèle. Ces points d'achoppement expliquent que certaines AOT restreignent l'accès du TAD uniquement aux PMR ou publics défavorisés (bénéficiaires du RSA par exemple...).

L'hétérogénéité des organisateurs de TAD contribue aussi à expliquer sa difficulté à être reconnu et identifié comme service de mobilité performant par les usagers. Parallèlement à la multiplicité des formes de services de TAD (lignes virtuelles, services de rabattement, services porte à porte...), ce STP est organisé par de multiples acteurs agissant dans des secteurs très différents et l'intégrant dans une palette de services distincts (aide à la recherche d'emploi, accompagnement à la mobilité, intégration, ...) : par les Autorités organisatrices de transport, mais aussi par des prestataires sociaux, - associations, services sociaux de collectivités (CCAS, ...) - , ou encore des acteurs économiques (plateforme Bougez vers l'emploi, services de pole emploi, entreprises de l'économie sociale et solidaire ...). Ce découpage et cette sectorisation entre une multitude d'intervenants et de services ne contribuent pas à le faire émerger comme un mode de transport identifié en tant que tel.

Enfin les rigidités organisationnelles auxquelles sont confrontées les collectivités - AOT ne sont pas toujours favorables au développement du TAD. Les conventions de Délégation de Service Public passées auprès de certains transporteurs ne les incitent pas toujours à développer leurs services de TAD. Il est ainsi parfois moins lourd financièrement et plus souple juridiquement pour une collectivité d'expérimenter du TAD sur un territoire en s'appuyant sur des conventionnements avec des structures relais pour fournir une prestation de service (association, taxi, ...). Néanmoins cela ne contribue pas, comme il été dit précédemment, à « stabiliser » l'image du TAD auprès du public.

Par ailleurs, un autre aspect est ressorti lors de cette recherche qui concerne la difficulté d'enquêter sur les usagers des TAD. En effet, ni l'enquête qualitative, ni l'enquête par e-questionnaire n'ont permis de toucher en grand nombre ce public⁸⁷ alors que le territoire de l'étude comptait plusieurs services.

Plusieurs éléments d'explication peuvent être avancés. En premier lieu, le fait que ce service est assez peu utilisé (comparé aux autres STP) et localisé dans des zones peu denses, a certainement joué sur le nombre de répondants. Mais cet élément ne saurait être suffisant car l'autopartage ne compte pas beaucoup d'adhérents et les réponses ont été plus nombreuses.

Un autre élément explicatif concerne la difficulté de toucher ce public par les enquêtes. Il est ressorti lors des entretiens qu'il était assez difficile d'entrer en contact avec les utilisateurs du TAD, même en passant par l'intermédiaire des opérateurs de transport. Plusieurs personnes contactées ont refusé de rencontrer l'ingénieure chargée des entretiens. La population qui utilise le TAD semble peu habituée à répondre à des enquêtes et montre même parfois des réticences à y participer. Ces réticences ne sont pas propres à notre recherche, mais concernent plus généralement les enquêtes de mobilité (cela a été notamment le cas pour les enquêtes ménages menées dans le Douaisis⁸⁸).

De plus, un élément explicatif peut être relié à la composition même de ce public qui comprend au niveau national de nombreuses personnes âgées et localement des personnes défavorisées (TAD situés dans l'ex-bassin minier). Ces personnes, en plus d'être peu enclines à répondre aux enquêtes, n'ont pas toujours un usage et une maîtrise très développés d'internet. De fait, il était plus difficile d'arriver à les atteindre par un questionnaire diffusé par email.

En effet, si on regarde les utilisateurs de TAD parmi les répondants à l'enquête quantitative la plupart utilisent également d'autres STP (sur les 25 personnes utilisant le TAD seulement 5 ont déclaré utiliser uniquement ce STP. Les autres le combinent avec le VLS, le covoiturage et/ou l'autopartage cf. Tableau 20). De ce fait, le profil des utilisateurs de ce service chez les répondants ressemble plus à celui des autres STP et n'est pas forcément représentatif des utilisateurs de TAD.

⁸⁷ Cinq personnes ont été interrogées par entretiens en face à face semi-directifs (3 usagers d'Allobus, un usager du service du bassin Lensois et un usager du TAD Evéole sur le Douaisis). De même, sur 755 questionnaires complets seulement 25 concernent le TAD.

⁸⁸ Élément mentionné par la responsable du syndicat mixte des transports du Douaisis lors de la prise de contact pour la mise en relation avec les usagers du TAD.

	Nb de répondants
TAD utilisé seul	5
TAD + VLS	4
TAD + Autopartage	1
TAD + Covoiturage	2
TAD + VLS + Covoiturage	9
TAD + VLS + Autopartage	3
TAD + VLS + Autopartage + covoiturage	1
Total	25

Tableau 20 : Utilisation du TAD avec les autres STP

Pour toutes ces raisons, une enquête dématérialisée, envoyée par internet, avait peu de chance de rencontrer beaucoup de succès, d'autant plus qu'une partie des utilisateurs de TAD sont des personnes âgées. Cette éventualité avait été envisagée dès le départ, toutefois nous avons fait le choix de ne pas faire un protocole d'enquête différent des autres modes, jugeant que le niveau de réponse pouvait aussi être interprété comme un indicateur de différenciation.

Ce faible taux de réponses est donc assez révélateur des différences entre les publics qui utilisent les STP. Il témoigne aussi de la faible visibilité du TAD dans les enquêtes. Il confirme donc le statut à part du TAD, notamment au niveau du profil des usagers, néanmoins il ne saurait remettre en cause intégralement son appartenance à la famille des STP car de nombreux points en commun perdurent.

Conclusion

A travers ces deux exemples on peut voir l'incidence que peut avoir un portage public ou privé sur le développement d'un service de transport. Le VLS a bénéficié de l'expérience en matière de communication d'un grand groupe publicitaire alors que le TAD a pâti des lourdeurs organisationnelles du transport public. L'un continue son expansion au sein des villes en passant progressivement des hyper-centres aux banlieues, l'autre connaît actuellement un ralentissement au niveau national et est entré dans une phase de stagnation⁸⁹.

L'autopartage est porté par le privé mais reste en grande partie aidé par les AOT ou les exploitants de transport. A termes, l'arrivée progressive d'*Autolib'* dans les villes de province ne va pas t'elle pas impulser une nouvelle dynamique au niveau de l'autopartage ?

Le covoiturage quant à lui est actuellement plutôt porté par le privé mais les collectivités territoriales s'intéressent de plus en plus à ce mode et cherchent à l'intégrer dans les politiques publiques. À cette fin, elles développent des aires de covoiturage, mettent en place des sites internet de mise en relation des covoitureurs et cherchent à articuler le covoiturage avec les autres modes de déplacement, notamment via les centrales de mobilité... Néanmoins l'impact de cette pratique sur la mobilité et son organisation au sein des territoires reste à investiguer. Aussi, partant du principe que la mise en place de politique publique de covoiturage nécessite de connaître l'organisation spatiale de cette pratique nous avons mené une étude sur celle-ci.

⁸⁹ Très peu de services de TAD sont lancés en France et la fréquentation des services existante est stable dans l'ensemble.

3.2 Comprendre l'organisation du covoiturage dans les territoires pour mesurer le potentiel de ce STP

Le covoiturage est une pratique qui se développe fortement en France. Cet essor est visible implicitement par le nombre de sites Internet dédiés qui ont été créés ces dix dernières années ou encore dans le cadre des PDE où de nombreux outils de mise en relation des salariés ont été développés (CERTU, 2007).

L'offre actuelle de covoiturage est foisonnante. Une multitude de sites internet sont apparus lors de la dernière décennie, portés par des structures diverses allant des sociétés privées, aux associations, jusqu'aux collectivités territoriales. Stéphanie Vincent recense cinq types de structures organisant ou promouvant le covoiturage (Vincent, 2008b). De fait, les formes prises par le covoiturage sont nombreuses. Comme cela a été démontré dans le cadre de l'enquête quantitative (Figure 35), elles vont du covoiturage réalisé dans le cercle familial ou amical, aux formes plus organisées qui passent par un intermédiaire qui met en relation des personnes souhaitant covoiturer. Elles peuvent être classées en fonction du type de déplacement (de proximité, longue distance, domicile-travail, événementiel) ou du niveau d'organisation (communautaire, institutionnel, entreprise) ou de la technologie utilisée (autostop participatif opposé au covoiturage dynamique...).

Cette profusion de l'offre nuit à la lisibilité du covoiturage. À titre d'exemple, dans la Région Nord-Pas-de-Calais des sites internet visant à mettre en relation des covoitureurs ont été mis en place par :

- des grandes villes (ex. *covoiturezplus* mis en place par la ville de Lille et une dizaine de partenaires locaux dont la DTT du Nord) ;
- des intercommunalités (ex. la Communauté de communes du pays de Pévèle qui a développé son propre système de mise en relation pour son territoire) ;
- des associations locales (ex. *covoiturage-5962* créé par l'association d'aide à la mobilité du Pays des 7 vallées : *Lien plus*).

A ces sites il faut encore ajouter ceux créés dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou d'Administration (PDA) ; ainsi que ceux des grands leaders du covoiturage présents au niveau national (*covoiturage.fr*, *covoiturage.com*, *123envoiure...*). Ces derniers qui s'imposent plutôt au niveau national sur des longues distances, proposent également une offre de trajets au niveau local.

Cette multitude de sites entrent en concurrence les uns avec les autres. Ainsi, un même trajet peut être proposé par plus d'une dizaine de sites en même temps, ce qui ne facilite pas la recherche des covoitureurs potentiels.

3.2.1 Une pratique encore marginale mais encouragée par les pouvoirs publics

L'utilisation du covoiturage reste limitée pour le moment, même si quelques résultats encourageants ont été constatés dans le cadre de PDE (Certu, 2007). Néanmoins, le covoiturage est aujourd'hui une solution de mobilité envisagée très sérieusement par les Autorité Organisatrices de Transport (AOT) pour plusieurs raisons :

- pour son coût, en premier lieu, car l'essentiel des frais est supporté par les covoitureurs. L'AOT se contente de mettre à disposition des outils (comme un site Internet) et d'aménager des lieux dédiés à cette pratique (aires de covoiturages, places de stationnement réservées).
- pour l'accessibilité théorique qu'autorise ce mode : grâce au covoiturage tout lieu est potentiellement accessible depuis un autre. Ce mode permettrait d'étendre les possibles en matière de transport et de trouver des solutions pour tous les espaces difficiles à desservir en transport en commun.
- car il a été mis à l'honneur ces dernières années dans les politiques de déplacement notamment sous l'impulsion des lois Grenelle I et II (2009 et 2011) et plus récemment avec la loi de « Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » (janvier 2014) qui élargit le champ d'action des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) à celui de la Mobilité Durable (AOMD).

Aussi, le covoiturage est de plus en plus souvent mentionné dans les documents d'urbanisme et de planification comme une solution de mobilité à encourager comme nous le verrons dans la partie sur la gouvernance⁹⁰. En revanche, si ce mode présente des avantages certains pour les AOT, il n'en est pas de même pour l'usager qui ne se voit pas offrir les mêmes garanties qu'avec le transport public. L'offre de déplacement n'est que virtuelle et suppose une entente de la part des deux covoitureurs. En cas d'annulation ou d'absence de l'offre, un covoitureur potentiel peut se retrouver sans solutions de déplacement.

3.2.2 Une offre de déplacement encore mal connue

Les pratiques et les profils des covoitureurs sont connus notamment grâce aux travaux des sociologues. Les freins à l'utilisation du covoiturage ont été étudiés par S. Vincent (2008 a) de même que les conditions qui peuvent favoriser un changement des pratiques de déplacement en faveur des modes partagés (Rocci, 2007). Des profils de covoitureurs ont pu être identifiés lors de travaux de recherche antérieurs (Barthes, 2009). Néanmoins, l'organisation spatiale de ce mode de déplacement demeure mal connue et les données quantitatives manquent sur le sujet. De fait, il est difficile de mesurer l'impact de cette pratique car celle-ci est peu visible dans les statistiques nationales sur la mobilité. Par exemple, elle n'apparaît pas dans les Enquêtes Ménage Déplacement (EMD) menées dans la plupart des grandes et moyennes villes françaises, ni même dans l'Enquête Nationale Transport Déplacement (ENTD) qui est réalisée au niveau national. Aussi, dans le cadre de cette recherche nous avons cherché à comprendre comment s'organisent les pratiques de covoiturage au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML) et quels sont les lieux potentiellement desservis afin de questionner leur articulation avec les modes de transports en commun existants.

À cette fin, nous avons constitué une base de données des trajets proposés par les covoitureurs. Il s'agissait d'étudier les pratiques de covoiturage entre inconnus qui déposent une annonce sur une plateforme de mise en relation. Dans ce but, huit sites différents de covoiturage, d'envergure nationale et locale, ont été consultés. Seuls les trajets avec une origine et/ou une destination comprise dans le terrain d'étude de la recherche, à savoir celui de l'aire métropolitaine lilloise, ont

⁹⁰ cf. partie 5

été retenus et référencés dans la base de données. Ce travail a été réalisé au mois de mars 2012 et a permis de recenser 3969 trajets⁹¹.

Ces données ont été utilisées pour cartographier les origines-destinations mais elles permettent également de se faire une idée sur les personnes qui covoiturent à partir de ces sites. En effet, des données quantitatives peuvent également être obtenues sur les profils des personnes qui déposent des annonces grâce aux sites de covoiturage. Ces derniers demandent aux covoitureurs de renseigner certaines caractéristiques les concernant comme leur sexe, leur âge, si la personne est un conducteur ou un passager, etc. Malheureusement tous les sites ne reposent pas tous sur les mêmes standards. Par exemple, les informations liées à l'âge des conducteurs ne sont pas toujours indiquées et de ce fait, les sites ne sont pas tous comparables. Aussi, pour avoir un aperçu le plus large possible, nous avons souhaité en étudier plusieurs afin d'obtenir un échantillon représentatif.

3.2.3 Profil des covoitureurs étudiés dans le cadre de cette recherche

La « peur de l'inconnu » et plus particulièrement de voyager avec un inconnu, est souvent évoquée comme un frein à la pratique du covoiturage. Cette crainte toucherait a priori plus les femmes que les hommes. Or, les femmes, même si elles sont moins nombreuses, sont bien présentes sur les sites de covoiturage. Un tiers des trajets de l'échantillon constitué ont été postés par des femmes (32 %).

Les hommes, qui ressortent comme les plus nombreux en nombre de trajets déposés (48 % du total) sont plutôt des conducteurs (63 %, cf. Figure 42), alors que chez les femmes on observe un équilibre plus important entre les conductrices et les passagères (respectivement 43 % et 38 %). Les femmes semblent moins enclines à vouloir conserver le volant. En revanche, très peu de personnes, homme ou femme, proposent d'être à la fois conducteur et passager (C/P), ce cas de figure représente 5 % des trajets. A noter pour 20 % des trajets le sexe n'est pas renseigné (NR), soit car cela n'était pas demandé par le site, soit car la personne n'a pas souhaité l'indiquer.

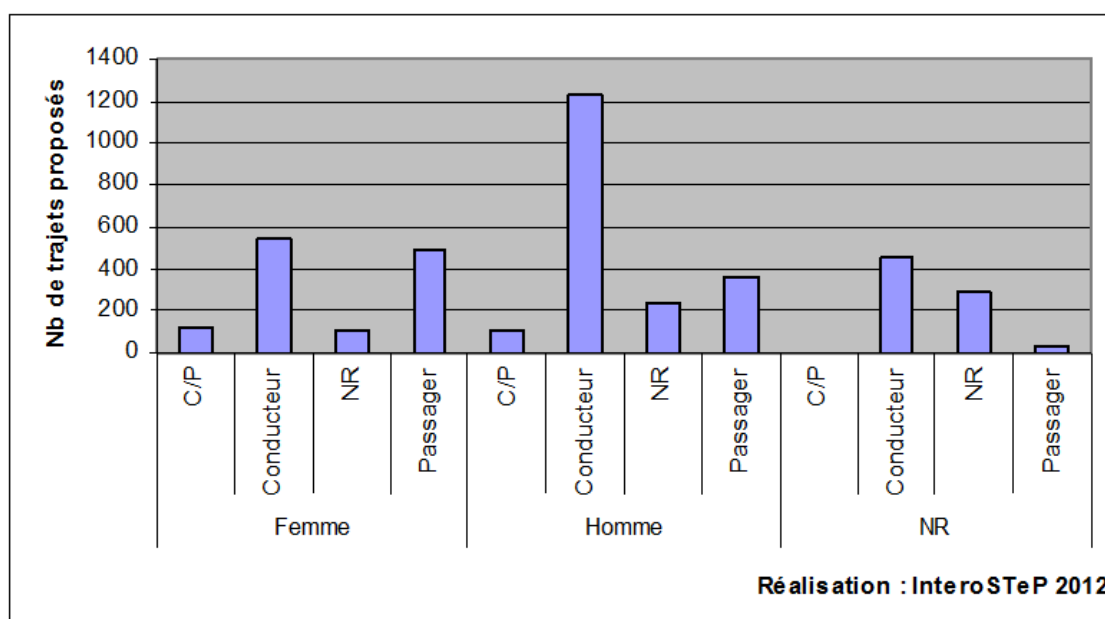


Figure 42 : Statut des covoitureurs répartis en fonction du genre

⁹¹ cf. partie méthodologie 1.2.4

Concernant l'âge des covoitureurs, un seul site de la base de données apporte des renseignements (*covoiturage.fr*), les autres sites ne mentionnant pas cette information. Etant donné que c'est le site le plus représenté dans la base de données (Tableau 4), les résultats ont tout de même été exploités.

Les personnes qui covoiturent ont majoritairement moins de 30 ans. Le nombre de trajets déposés décroît avec l'âge. Ce mode est principalement utilisé pour une mobilité étudiante et de premier emploi. Toutefois, il serait réducteur de limiter le covoiturage à ces deux catégories. Il est intéressant de noter que toutes les tranches d'âges covoiturent, même si elles sont moins nombreuses en proportion. Les plus de 40 ans représentent tout de même 16 % de l'effectif total. Même s'ils ne sont pas nombreux, les plus de 60 ans et les mineurs sont néanmoins présents dans l'échantillon (la personne la plus jeune de l'échantillon a 17 ans et la plus âgée est une femme de 79 ans).

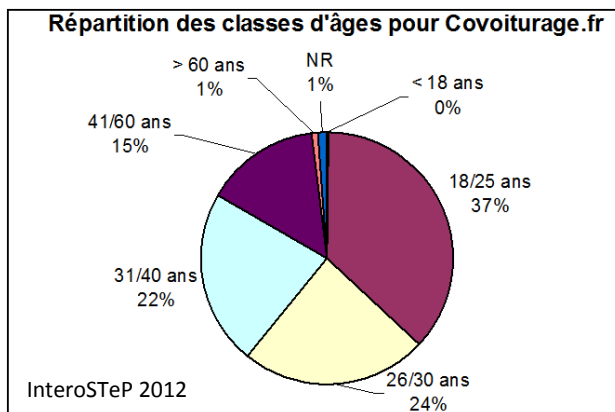


Figure 43 : Répartition par tranche d'âge

Ainsi, le covoiturage réalisé sur ces sites internet concerne aussi bien les hommes que les femmes, même si les premiers sont plus nombreux. Il concerne également toutes les classes d'âges, néanmoins les moins de 30 ans sont majoritaires. Ces résultats sont cohérents avec ceux observés dans l'enquête par e-questionnaire menée en parallèle dans le projet de recherche⁹². La base de données reflète donc ce qui est observé ailleurs, nous allons pouvoir procéder à son exploitation.

3.2.4 Quelle organisation des trajets de covoiturage au sein du territoire d'étude ?

Pour comprendre quels sont les « lieux de pratiques du covoiturage » mais aussi quelles sont les principales « Origines » et « Destinations » de ces déplacements, nous avons consulté les sites internet des principaux opérateurs de covoiturage dans une démarche exploratoire. L'idée étant de se mettre à la place d'une personne qui souhaite covoiturer au départ d'une ville de l'AML et donc de regarder quelles sont les possibilités de déplacement qui lui sont offertes grâce aux principaux sites de covoiturage.

Les trajets référencés dans la base de données ont d'abord été cartographiés afin de comprendre d'où partent et où vont les covoitureurs, et ainsi mieux appréhender les logiques spatiales du

⁹² L'enquête a révélé que dans les femmes sont en proportion moins nombreuses que les hommes à réaliser leurs trajets en covoiturage avec des inconnus (34 % des covoitureuses ayant répondu à l'enquête voyagent avec des inconnus contre 37% des hommes). En revanche, dans un cadre amical ou associatif, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à covoiturer.

covoiturage (cf. Figure 44). La carte montre l'existence de deux principales aires où vont se concentrer les propositions de covoiturage :

- la région où se situe l'étude avec une forte concentration en Nord-Pas de Calais et plus particulièrement au sien de l'AML ;
- la région parisienne, qui du fait de sa proximité avec la zone d'étude et son poids démographique mais également économique, attire fortement les covoitureurs.

Il y a donc tout d'abord une offre locale de covoiturage qui ressort nettement sur la carte, puis une offre de longue distance plus diffuse, mais tout de même présente.

En effet, il ressort de l'analyse des origines-destinations qu'il existe des propositions de covoiturage sur quasiment toutes les distances. Aussi, au départ de Lille, il est possible de trouver un covoitureur pour faire des trajets de courte distance (d'une petite dizaine de kilomètres) qui sont internes à la zone la plus dense de l'agglomération Lilloise (par exemple pour aller vers Villeneuve d'Ascq, Roubaix ou encore Tourcoing). Il est également possible de réaliser des déplacements sur des moyennes distances (de 30 à 50 km) pour rejoindre les villes de l'ex-bassin minier comme Béthune, Lens ou Valenciennes, pour lesquelles il existe un nombre conséquent de propositions de trajets. Enfin, il existe également une offre abondante pour des trajets de longue distance qui vont d'une centaine à un millier de kilomètres (Figure 44). Ces derniers concernent la plupart des grandes villes de la partie Nord de la France. La région Parisienne est celle qui comptabilise le plus de propositions de trajets, mais une offre existe aussi pour Reims, Caen, Rouen, Strasbourg...

Ainsi, il y a une offre sur quasiment toutes les distances. En revanche, **l'abondance de l'offre et donc la plus ou moins grande chance de trouver une solution de transport, relève d'une combinaison des effets de distance et du poids des villes**, qui n'est pas sans rappeler une logique gravitaire. Pour simplifier, l'offre de covoiturage dépend de la taille de la ville de destination (plus la ville est importante plus il y a aura de propositions de covoiturage) mais celle-ci est également inversement proportionnelle à la distance (l'offre décroît avec la distance). De fait, un lillois aura donc plus de chance de trouver un trajet pour Lyon que pour Marseille.

Cette première série de cartes montre la localisation des communes d'arrivées des propositions de covoiturage. Pour aller à une échelle plus fine au sein des territoires, nous avons également référencé les points de rendez-vous et de dépose des trajets (lorsqu'ils étaient précisés⁹³). Ces indications nous permettent de savoir d'où partent et où vont les covoitureurs au sein même des communes.

⁹³ Dans 58 % des cas, les points de rendez-vous des covoitureurs ont été mentionnés directement sur le site internet. Dans les 42 % des autres cas restants, l'arrangement entre passagers et conducteurs se fait une fois la prise de contact engagée.

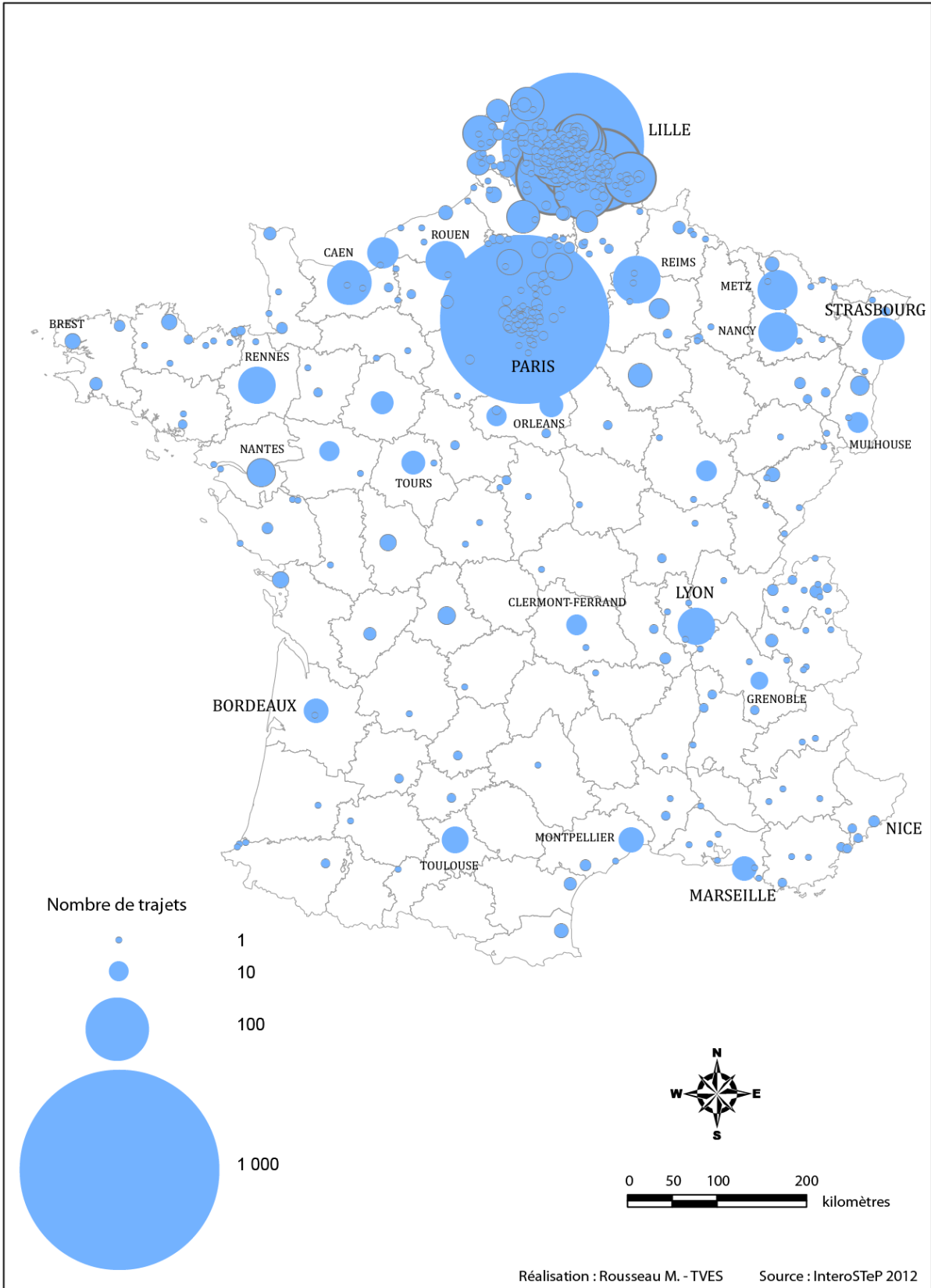


Figure 44 : Cartographie de l'ensemble des destinations proposées au départ de l'AML

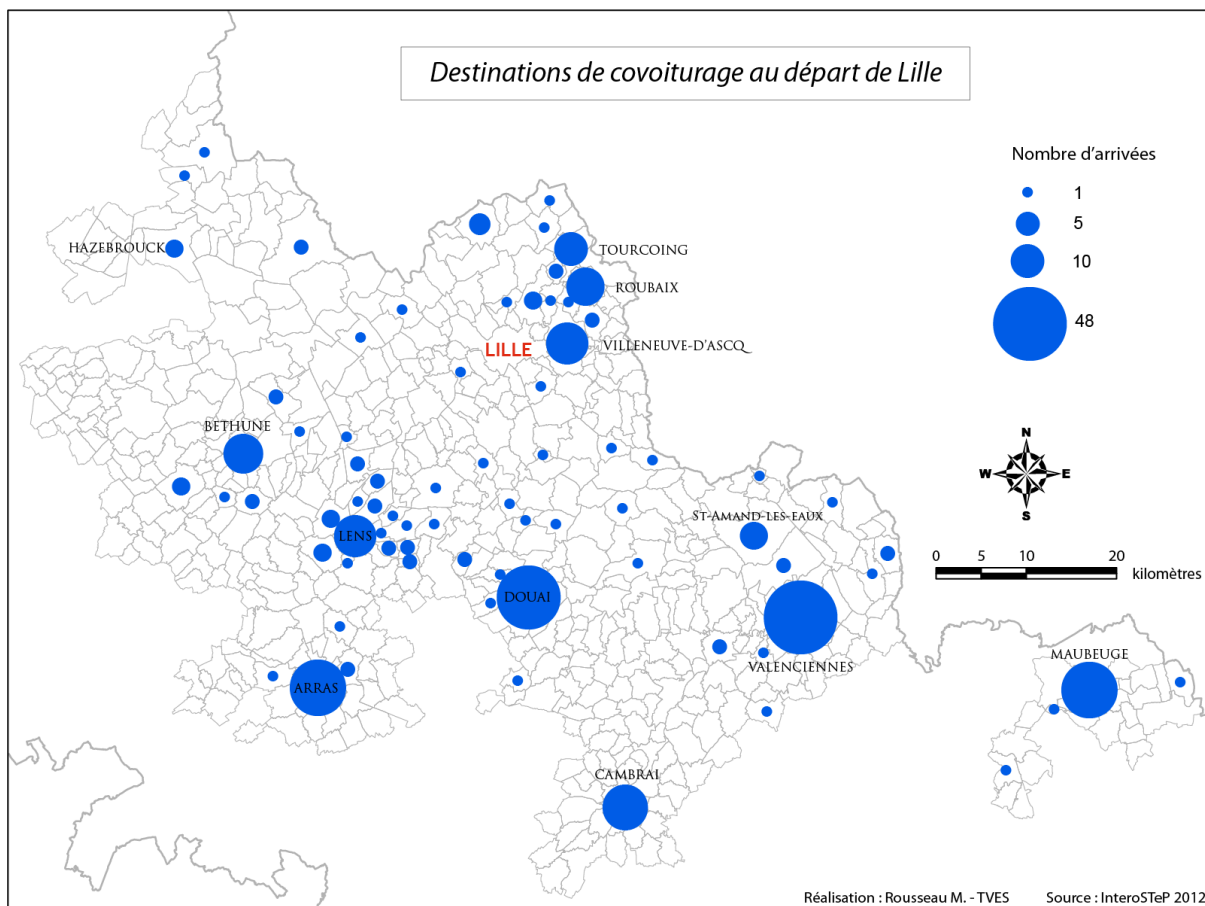


Figure 45 : Cartographie de l'offre de covoiturage au départ de la commune de Lille (trajets de courtes et moyennes distances)

Dans 58 % des cas, les points de rendez-vous des covoitureurs ont été mentionnés directement sur le site internet. Dans les 42 % des autres cas restants, l'arrangement entre passagers et conducteurs se fait après, une fois la prise de contact engagée. De la même façon, 60 % des trajets précisent les lieux où seront déposés des passagers. Toutefois, il faut garder à l'esprit que les points de départ/d'arrivées mentionnés dans les annonces sont théoriques et restent susceptibles d'être modifiés lors d'un arrangement ultérieur. Néanmoins nous nous sommes attachés à leur étude car ils sont révélateurs des pratiques des covoitureurs. De plus, ils permettent d'identifier les lieux utilisés comme repère au sein des territoires.

3.2.5 Quels points de repères utilisés par les covoitureurs pour se retrouver ?

La Figure 46 révèle que **la gare est le premier lieu de rendez-vous** mentionné par les covoitureurs. 23 % des trajets de la base de données sont au départ d'une gare. Les arrêts de transport en commun en site propre (tramway ou métro) arrivent ensuite en 2^e position avec 16 % des trajets. Il ressort donc de l'analyse que les transports en commun sont les lieux les plus plébiscités par les covoitureurs pour se retrouver.

Les centres-villes, aux contours plus flous, n'arrivent qu'en 3^e position (12 %). Leurs périmètres plus vastes, laissent une certaine marge de manœuvre aux covoitureurs pour s'entendre par la suite.

Les adresses précises (ex. *rue de la république*) et les places (ex. la *Grand Place à Lille*) sont peu mentionnées comme telles. Elles représentent respectivement 10 % et 7 % des lieux de rendez-vous.

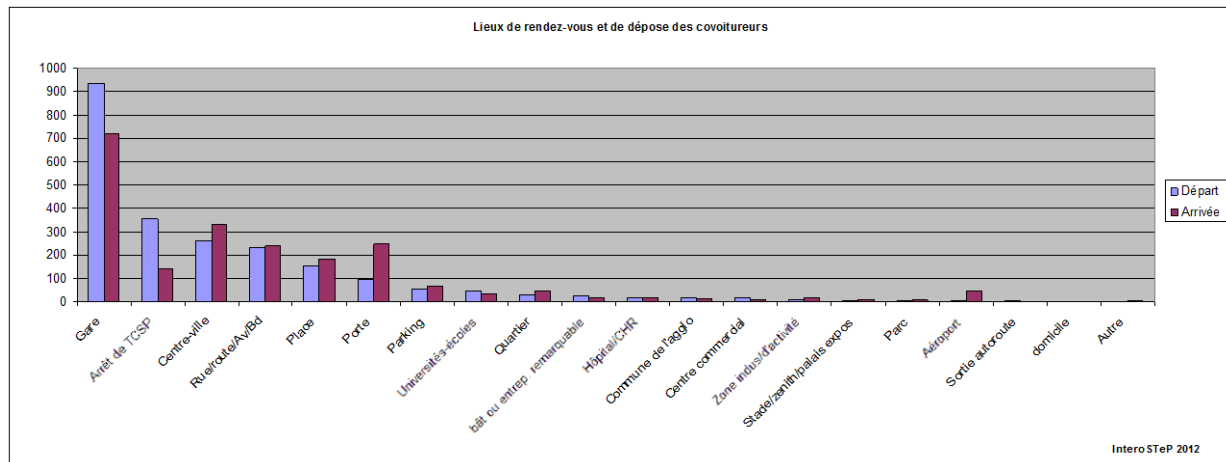


Figure 46 : Les lieux de rendez-vous et de dépose proposés par les covoitureurs

Les lieux utilisés pour déposer les passagers sont également représentés sur le graphique. Comme précédemment, la gare apparaît en première position, mais l'ordre s'inverse par la suite.

La gare, qui arrive toujours en première position avec 18 % des destinations, confirme son rôle de point de repère pour les covoitureurs. Ce point est assez intéressant, car si la gare apparaît comme le premier lieu de rendez-vous des covoitureurs, mais également comme le premier lieu de séparation. Cela suppose que des trajets de covoiturage sont effectués de gare en gare. Effectivement, 459 trajets dans la base de données répondent à ces critères. Ces résultats sont assez surprenants car ils supposent que ces trajets auraient pu être réalisés en train. Dans ce cas-ci le covoiturage semble concurrencer directement l'offre ferroviaire de transport public, qu'elle soit nationale ou régionale.

Les centres-villes suivent ensuite avec 8 % des points d'arrêts. On peut donc voir ici, que les lieux plus imprécis et qui donc laisse plus de place à des ajustements ultérieurs entre les covoitureurs, arrivent en seconde position.

En troisième position sont mentionnées les « portes » (6 %). Cette particularité est liée à l'attractivité de Paris, mais aussi de Lille, où les portes ressortent comme des éléments identificateurs du territoire et où se trouvent souvent des arrêts de TCSP. Par exemple, « *Porte des postes* » à Lille, qui est un pôle d'échange multimodal, est souvent citée. Les adresses (6%) et les places (5%) arrivent ensuite en 4^e et 5^e position. Les arrêts de transport en commun, cités en tant que tels, n'arrivent qu'en 6^e position (4%). Cependant, la plupart des lieux préalablement cités se situent à proximité d'un arrêt de transport en commun, souvent en site propre, ou d'un pôle d'échange multimodal comme dans l'exemple de *porte des postes*.

Les lieux restants apparaissent comme marginaux lorsqu'ils sont transformés en valeur relative (moins de 5%). Le zoom sur la dernière partie du graphique (cf. Figure 47) montre que l'échelle du quartier est également citée (plus fréquemment comme point d'arrivée que de départ). Cela concerne principalement les communes de Paris ou de Lille. Par exemple, pour cette dernière, le quartier *Vauban*, qui regroupe l'Université Catholique et plusieurs écoles de commerce et d'ingénieurs, a souvent été mentionné. Les campus, universités et écoles sont aussi quelques fois

mentionnés directement comme point de départ ou d'arrêt. Toutefois, ils ne semblent pas être des générateurs ou des attracteurs de flux importants au regard du nombre de trajets recensés. De manière plus anecdotique, des bâtiments ou des entreprises remarquables peuvent également être utilisés comme point de repère par les covoitureurs, de même que les zones d'activités ou certains équipements (hôpitaux, CHR, parcs ...). Très peu de covoitureurs proposent directement une prise en charge directement au domicile de la personne.

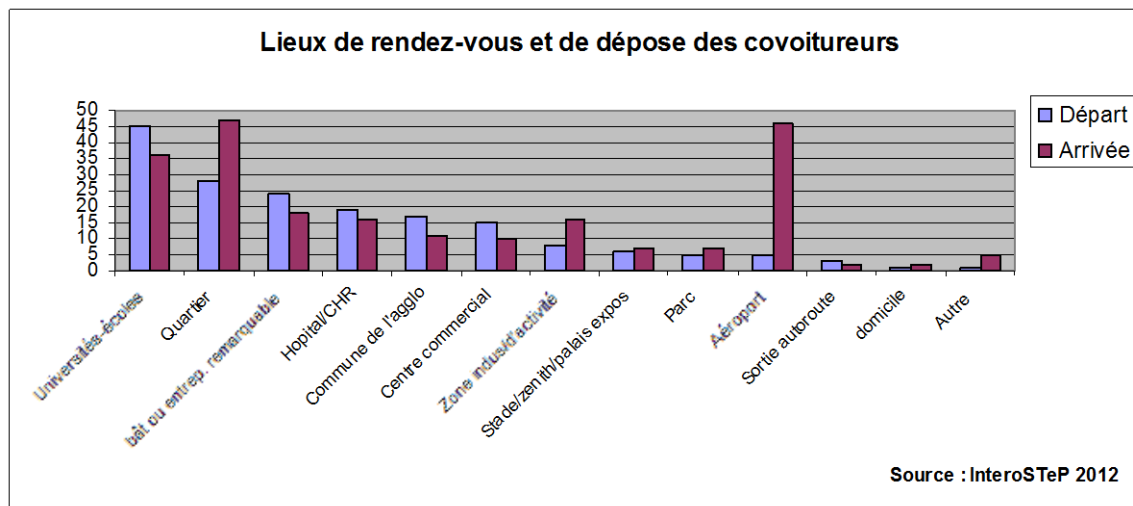


Figure 47 : Les lieux de rendez-vous et de dépose des covoitureurs, zoom sur la dernière partie du graphique

Par ailleurs, il est intéressant de noter que de nombreux trajets sont proposés vers les aéroports. Ces derniers apparaissent ici comme de véritables générateurs de flux de covoiturage. Plusieurs types d'aéroports ressortent : les aéroports parisiens (Roissy, Orly), les aéroports Low-Cost (Beauvais, Charleroi), les aéroports locaux de Lille (Lesquin) et même de Lyon. En revanche, peu de trajets au départ de ces derniers sont proposés. De la même façon, les zones d'activités apparaissent plus souvent comme des destinations que comme des points de départ des trajets.

En revanche, les lieux préférentiellement accessibles en automobile (parking, centre-commerciaux, sorties d'autoroute), apparaissent ici comme marginaux. Ceci laisse à penser que les covoitureurs qui postent des annonces sur les sites étudiés, s'adressent plutôt à des personnes non motorisées qui vont chercher des lieux de rencontre accessibles soit à pied, soit en transport en commun (de préférence en site propre). On est donc ici loin du stéréotype de deux covoitureurs qui possèdent chacun une voiture et vont se mettre d'accord pour laisser une des deux voitures sur un parking ou une aire de stationnement d'entrée d'autoroute. Si ce modèle peut exister dans la base de données, il est loin d'être prégnant par rapport aux autres.

Ainsi l'échelle des points de rencontre des covoitureurs est très variable, elle peut être très fine lorsqu'elle est à l'échelle du bâtiment ou de l'arrêt de transport en commun, elle peut être élargie à une zone bien délimitée (centre ville, quartier, zone industrielle, zone d'activité, CHR) dans les villes. En revanche, lorsque la destination concerne une zone périurbaine, l'échelle mentionnée est celle de la commune sans plus de précisions.

Il ressort de l'analyse des deux précédents graphiques, que les stations et les arrêts de transport en commun sont donc plus souvent mis en avant par les covoitureurs que les lieux emblématiques des

villes tels que les places, les rues principales... Il est donc intéressant ici de souligner que les lieux cités jouissent toujours d'une bonne accessibilité et qu'ils sont généralement bien desservis par les transports en commun. **L'accessibilité en transports en commun et la centralité des lieux semblent donc déterminantes.** Par conséquent, **le covoiturage entre inconnus ne semble pas être réalisé en porte à porte, mais plutôt d'arrêt à arrêt de transport en commun.**

3.2.6 Le covoiturage : complémentarité ou concurrence avec les transports en commun ?

Avec plus de 900 trajets recensés, **la gare apparaît comme un lieu de prédilection pour les covoitureurs aussi bien au départ qu'à l'arrivée du trajet.** Elle semble jouer un rôle important pour les covoitureurs, certainement en tant qu'élément identificateur du territoire : la gare comme point de repère, mais également car elle est le lieu de convergence de toutes les lignes de transports en commun urbains, comme interurbains. La gare en tant que pôle multimodal est certainement plébiscitée par les covoitureurs.

Cependant, cette position « centrale » de la gare dans les déplacements de covoiturage doit nous interpellier. En effet, des trajets de covoiturage vont être effectués de gare en gare⁹⁴, de ville à Ville. Or, la région Nord-Pas-de-Calais dispose d'une offre ferroviaire plutôt conséquente dont le territoire d'étude bénéficie largement. La carte des trajets au sein de l'AML montre que la plupart des trajets au départ de Lille se font vers des villes qui sont bien desservies en train (Douai, Valenciennes, Lens...). Le trajet de covoiturage aurait donc pu être réalisé en train. Dans ce cas-ci, le covoiturage vient concurrencer directement l'offre ferroviaire régionale. La carte des destinations à l'échelle de la France Métropolitaine montre qu'il en est de même au niveau national.

De même, à une échelle plus fine, le même phénomène apparaît au sein de la conurbation lilloise où le covoiturage vient s'inscrire en concurrence des transports publics urbains. En effet, les trajets Lille-Villeneuve d'Ascq, Lille-Roubaix, Lille-Tourcoing s'inscrivent en concurrence avec le VAL⁹⁵, le tramway ou les bus.

Ce point mériterait que l'on s'interroge plus profondément sur les effets du covoiturage. En effet, faut-il encourager la pratique du covoiturage sachant qu'il concurrence en partie l'offre de transport public ? Au sein des gares, faut-il renforcer le coté pôle d'échange multimodal dans lequel l'utilisateur pourra bénéficier d'un panel d'offre complet, où trajets en train et en covoiturage seront combinés ? Ou, au contraire, faut-il voir le covoiturage comme un concurrent direct des transports publics avec le développement de véritables « lignes de covoiturage⁹⁶ » qui concurrencent directement le train ?

Ces questions méritent d'être posées car il apparaît que le covoiturage n'apporte pas de véritable complémentarité spatiale au sein des territoires. En effet, dès que la densité diminue, l'offre de covoiturage est très faible voire inexistante. Toutefois, il peut y avoir d'autres formes de complémentarité. Celles-ci peuvent être tarifaires (plusieurs répondants à l'enquête par e-

⁹⁴ 459 trajets dans la base de données sont proposés de gare en gare.

⁹⁵ Le véhicule automatique léger (VAL – anciennement Villeneuve-d'Ascq - Lille1) est le système de métro automatique sur pneus qui dessert l'agglomération lilloise.

⁹⁶ Comme c'est le cas par exemple pour les trajets Paris-Lille.

questionnaire ont mentionné explicitement covoiter pour éviter de payer le train⁹⁷) ou horaires (covoiturage proposé à des moments où les transports publics ne fonctionnent pas). Mais dans ce dernier cas, la personne qui voyage en tant que passager n'est pas maître de ses horaires de déplacement et doit tout de même se plier aux contraintes des autres covoitureurs.

⁹⁷ Question : Vous préférez utiliser ces services de transport parce que ça vous évite... (Réponse libre).

4 Effets de mode, de niches ou signal d'une transition en œuvre entre deux modèles de mobilité ?

Une enquête réalisée en 2010 (TNS Sofres – CHRONOS, 2010) auprès de 10 000 individus représentatifs de la population française montre que la voiture est impliquée dans 82% des déplacements habituels avec dans 8 cas sur 10 un usage monomodal c'est-à-dire en porte à porte. En outre, la Voiture Particulière (VP) reste, pour une large majorité des personnes enquêtée, synonyme d'indépendance et de liberté, par opposition aux transports en commun jugés plus contraignants.

L'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) donne des résultats sensiblement différents avec une part modale de la voiture inférieure mais qui reste très largement majoritaire.

La voiture, mode de transport dominant des déplacements locaux...

La voiture reste le mode de transport dominant des déplacements : en 2008, 65 % d'entre eux sont réalisés en voiture – comme passagers ou conducteurs –, et parcourent 83 % des distances, contre respectivement 63 % et 82 % en 1994.

Cette part augmente depuis 1982 mais la croissance s'est infléchie après 1994 (*graphique 7*), alors que la voiture est, en 2008, plus souvent utilisée par une personne seule. Les trois quarts de ces déplacements en voiture sont en effet réalisés sans passager, et un sur cinq avec un seul passager. Ainsi, le taux d'occupation moyen des véhicules par déplacement n'est que de 1,4 personne en 2008, en baisse par rapport à 1994 où il s'élevait à 1,5.

Extrait de la revue du CGDD de décembre 2010 relative à l'ENTD.

Une enquête réalisée au niveau européen (OBIS, 2011) confirme que la voiture reste le mode dominant dans tous les pays enquêtés, avec toutefois des différences selon la taille des villes, dues probablement à la meilleure qualité de l'offre de transport public dans les grandes agglomérations.

Ces différentes enquêtes montrent que la VP est le mode privilégié par l'individu dans nos sociétés modernes. D'autres mettent également en lumière le fait que la plupart de ces véhicules ne sont finalement utilisés que quelques heures dans la semaine, ce qui pose la question de la rationalité de détenir en propriété une voiture et ouvre des perspectives de partage avec d'autres usagers ou de report vers d'autres modes.

Ainsi, en 2009, il y avait 31 millions de voitures en France : 18 % des ménages n'avaient pas de voiture, 46 % en avaient une seule et 36 % en avaient plusieurs. Ces voitures servaient en moyenne 50 minutes par jour et 7 millions d'entre elles n'étaient pas utilisées la plupart des jours (ADETEC, 2009).

L'usage de la voiture-solo fait largement débat et motive les politiques publiques depuis une trentaine d'années. L'enjeu des politiques publiques est de réduire les situations de « dépendance à l'usage automobile » pour procurer une palette large de choix modal de nature à répondre à un maximum de besoins diversifiés liés aux caractéristiques des individus, des familles et/ou des programmes d'activités.

La mobilité sur un territoire donné fait se croiser des personnes/des groupes de personnes qui vont travailler/suivre leurs cours, vont faire leurs courses (seuls ou en famille), se promènent ou effectuent du tourisme (individuellement ou en groupe) etc. Pour être durable, le système de mobilité doit permettre à l'ensemble de ces besoins de trouver une autre réponse que l'usage de la voiture-solo. L'offre de transport en commun peut être pertinente pour des déplacements réguliers (se rendre à la gare, aller travailler ou sur son lieu d'études) mais, dans certains cas, ne pas répondre aux besoins d'achat, de tourisme etc. Le raisonnement est le même pour la marche, le vélo etc.

La voiture-solo constituait une réponse pratique associée à un sentiment de puissance et de liberté parmi les plus efficaces de ce point de vue en assurant « ubiquité, disponibilité et réactivité » (Dupuy, 1999).

Pour assurer un niveau équivalent de service rendu et ce, « tous motifs confondus », le système alternatif au système « automobile » repose forcément sur une diversité des offres.

La multiplicité des offres, qu'elles soient organisées ou non par la collectivité publique, fait partie de la capacité d'un territoire à procurer une réponse adaptée à un besoin donné (autrement dit, une offre personnalisée) dans un contexte de diminution des pratiques automobiles-solo.

La contrepartie d'une trop grande diversité est le risque d'éparpillement et d'absence de lisibilité d'ensemble. Faut-il éviter ce foisonnement pour éviter la complexité des combinaisons possibles ou l'organiser/coordonner ?

4.1 Le foisonnement des initiatives, un révélateur du changement de modèle de mobilité ?

Au-delà du risque de visibilité, le foisonnement actuel révèle surtout les limites d'un système traditionnel qui peine à répondre aux besoins de déplacements autrement qu'en voiture particulière. L'émergence des formes alternatives aux modes habituels de transport, la multiplication des initiatives publiques ou privées sont probablement le signal fort qu'un changement est en train de s'opérer. Le foisonnement est-il révélateur d'initiatives qui viennent compléter le système que l'on connaît ? Ou révélateur du besoin de le faire évoluer en profondeur compte-tenu de l'évolution des valeurs sociétales de l'époque contemporaine ?

L'hypothèse posée par le présent projet de recherche est que le modèle de mobilité est en pleine évolution. Loin d'être marginal ou secondaire, l'émergence de ces services préfigure les valeurs de référence du modèle en reconversion.

Le système actuel trouve ses fondements dans le contexte des années 60, profondément marqué par l'époque, ses valeurs sociétales et son contexte socio-économique. Le besoin de reconstruction et l'apport de l'automobile ont structuré les pratiques de mobilité. Alors que les budgets-temps et le nombre de déplacements/jour/personne restaient stables, la part modale des déplacements effectués en voiture-particulière n'a cessé de progresser au détriment des autres modes. Les transports collectifs et le vélo se sont en particulier, effondrés dans les pratiques modales en France. Face à ce constat, les politiques publiques ont agi pour conserver un certain équilibre modal en faveur des transports collectifs. Le versement transport par exemple, est un témoin de cette volonté

de revenir à un meilleur équilibre voiture/TC sans permettre cependant pour objet d'agir sur l'ensemble des modes (marche, vélo, voitures partagées...). L'action publique menée alors, n'a pas fondamentalement remis en cause le modèle dominant. Elle a essentiellement agi sur les marges en évitant que certaines pratiques modales ne disparaissent.

L'ensemble du dispositif de transport que l'on connaît actuellement est daté d'une époque. Pertinent économiquement et socialement dans le contexte de l'époque, il se trouve une quarantaine d'années plus tard en décalage au risque de représenter lui-même, une entrave au raisonnement économique, à la capacité d'innover et de s'adapter aux nouveaux besoins de la société. Les nouvelles formes de mobilité même foisonnantes, contiennent en germes les réponses adaptées aux évolutions de l'époque contemporaine. La difficulté pour ces formes nouvelles de trouver leur place et leur pertinence économique dans le modèle actuel tient davantage à l'obsolescence du raisonnement traditionnel qu'à la pertinence du renouveau d'une offre plurielle.

Dès 1973 et 1979 au moment des premiers chocs pétroliers, certains pays (ex : Pays Bas) ont saisi ces signaux pour anticiper une situation de dépendance énergétique en changeant de modèle de transport et en misant sur des modes de déplacements peu consommateurs de pétrole. En France, la nécessité de s'adapter s'est concrétisée par la LOTI en 1982 qui incitait les collectivités à élaborer des Plans de Déplacements Urbains. La LOTI a affirmé en particulier, le principe du Droit aux Transports laissant entendre que l'accès à la mobilité n'était pas équitable pour tous, des besoins de déplacements n'étant pas satisfaits. Des systèmes « alternatifs » au mode dominant que représente le système automobile ont été mis en place à cette époque: transports à la demande mais surtout, transports collectifs. De cette époque date la création du versement-transport.

4.1.1 Le Versement Transport, une illustration de l'action datée d'une époque qui trouve ses limites lorsque le modèle évolue ?

« Créé en 1971 pour les besoins de la région parisienne, le VT a progressivement été étendu aux grandes agglomérations de province (1973 : agglomérations de plus de 300 000 habitants, 1974 pour les agglomérations de plus de 100 000). Le VT avait pour objet de lever des recettes publiques auprès des entreprises en vue du financement des transports collectifs pour les besoins domicile-travail. Le VT a eu un effet sur la gouvernance publique dans le domaine des transports urbains en stimulant les regroupements intercommunaux. » (Menerault, 1993).

Parallèlement et de manière moins visible, s'est développée l'économie sociale de la mobilité. Les services de l'action sociale des départements et des communes (ex : CCAS) organisent des services de transports à la demande pour des publics défavorisés. Les AOT développent également des services de transports à la demande pour compléter l'offre de transport traditionnelle : services adaptés pour personnes en situation de handicap, pour personnes âgées, etc. (Castex, 2007). L'ensemble de ces services se développent depuis les années 80-90 sans forcément être lisibles par le plus grand nombre non concerné par cette offre « discrète ». Ces services font en effet, partie de l'action sociale des politiques publiques pour permettre l'accès à l'emploi, aux services, l'aide à l'autonomie des personnes les moins mobiles. Le grand public connaît mal ces dispositifs et les usagers concernés vivent ces services comme des pis allers, une mise à l'écart du système.

Les années 2000 marquent le pas d'une évolution qui semblait irréversible et a surpris de nombreux experts de la mobilité : l'inflexion de la part modale de la voiture dans les grandes agglomérations

françaises. Si les ménages continuent à s'équiper en voiture, ils tendent à les utiliser de moins en moins...le temps d'immobilisation des voitures (stationnement) est bien supérieur à leur utilité (95 % de son temps, une voiture particulière stationne). Dans ce contexte, le lien entre la possession d'une voiture et sa disposition pour des besoins de mobilité interroge le modèle du système « automobile » : les ménages, les entreprises ou les collectivités locales ont-ils les moyens financiers d'entretenir un système basé sur une voiture/adulte en âge de conduire et autant de places de stationnement à l'origine comme à la destination ? En fonction des besoins de mobilité, l'équipement des ménages ou des entreprises peut varier : une voiture familiale ? De livraison ? Individuelle ? Etc.

4.1.2 Le multi-équipement en véhicules trouve sa source également, dans le besoin d'adapter le véhicule à l'usage.

Une vingtaine d'années plus tard, les valeurs sociétales changent et interrogent les fondements des modèles établis. La société civile prend conscience de la nécessité d'un changement de modèle de mobilité sur fond de préoccupations environnementales et énergétiques. L'apport des nouvelles technologies, l'émergence des réseaux sociaux et de l'économie collaborative sont des éléments contemporains qui bouleversent les modèles traditionnels. La recrudescence des « nouveaux » services à la mobilité est très liée à ces nouvelles pratiques et illustrent de ce fait, ce que pourrait être la mobilité de demain. La période actuelle serait donc transitoire entre la fin d'un modèle dominant et l'émergence d'un modèle à venir ? Dans ce cas, davantage que marginaux ou secondaires, les formes nouvelles d'organisation des transports préfigureraient un futur modèle de mobilité plus varié et offrant un plus vaste choix modal.

4.1.3 Des valeurs de société en pleine évolution

Le domaine de la mobilité et des transports est l'un des secteurs où les initiatives sont les plus vives et témoignent des marges d'adaptations possibles. Les termes de « mutualisation », de gestion partagée, etc. foisonnent dans ce domaine. L'augmentation du coût des transports supportés par les ménages et les entreprises, conjuguée à la crise des finances publiques, incitent à la recherche d'optimisation des réseaux existants et des moyens de transport. La mutualisation des parkings, l'autopartage ou les systèmes de vélos en libre-service représentent des formes « modernes » de gestion du patrimoine de la mobilité.

L'apport des technologies de communication (internet, téléphonie mobile) ouvre des perspectives d'adaptation nouvelles vers une économie de services. Dans tous les domaines, l'information s'échange et se diffuse via les réseaux sociaux. Le domaine des transports se prête particulièrement au développement des applications en ligne. Particuliers, associations et milieux professionnels saisissent l'opportunité des technologies de l'information pour s'organiser autrement, en réseau de communautés d'utilisateurs. Les utilisateurs s'informent mutuellement des conditions du trafic routier ou des transports en commun. Les applications d'aide aux déplacements (GPS, sites internet) se développent. Des sites de covoiturage se multiplient : ils sortent du champ des déplacements de loisirs/vacances pour s'élargir au champ de la mobilité quotidienne. Des entreprises créent leurs propres sites internes pour les déplacements domicile-travail ou professionnels de leurs salariés, etc. Les nouvelles technologies font exploser les formes de mise en relation rapide de l'offre et de la demande de transport.

4.1.4 La rationalisation de l'usage (entre location/propriété) : l'économie collaborative

La consommation collaborative permet d'optimiser un produit par la mutualisation et le partage de celui-ci ; l'économie de fonctionnalité quant à elle permet d'optimiser la conception et l'usage d'un produit dans un esprit de durabilité. Les deux se rejoignent car elles contribuent toutes deux à moins produire d'objets (l'une en faisant des bien durables, l'autre en mutualisant les biens), donc d'avoir un impact moindre sur les ressources limitées de la planète, et de créer moins de déchets. L'idée principale est d'accéder à la fonctionnalité du produit sans en avoir les droits de propriété (système locatif).⁹⁸

Le troc ou l'habitat groupé ont toujours existé dans les sociétés post-industrielles comme des formes marginales dans un système dominé par la propriété ou la location. Le regain de ces formes d'économie collaborative interroge les milieux économiques comme un signal précurseur de l'évolution du modèle économique traditionnel. Mutualisation, gestion partagée etc. implique qu'une entité (un ménage, un individu, une entreprise...) possède un bien et répartit les frais en louant l'usage de ce bien à d'autres personnes. Ces solutions collaboratives ont été initiées notamment dans le domaine de l'immobilier : time-share, échanges de maisons pendant les vacances, etc. L'autopartage entre particuliers participe de cette évolution des mentalités.

4.1.5 L'open data et la nouvelle gouvernance publique

Les autorités organisatrices des transports (AOT) sont de plus en plus nombreuses à s'intéresser aux potentialités de l'open data, conscientes de la nécessaire adaptation de la gouvernance publique face aux évolutions sociétales et technologiques actuelles, qui plus est dans un contexte de crise des finances publiques. La réponse « transport » portée par la puissance publique « toute seule » a en effet atteint ses limites. L'émergence des nouvelles formes de mobilité démontre que des solutions alternatives sont à trouver entre les modes individuels et l'organisation des transports collectifs, avec une participation accrue des usagers et entreprises en tant qu'opérateurs de la mobilité. La gouvernance publique est, dans ce contexte, attendue dans son rôle de réglementation et de planification (ex : réglementation de la voirie, etc.), d'intégrateur tarifaire et billettique, mais aussi de régulateur et de coordinateur de l'exploitation des données et ce par le biais du mouvement open data.

Les solutions techniques de mise en interopérabilité des réseaux existent aujourd'hui, notamment dans le domaine de la billettique. Mais pour les mettre en œuvre, encore faut-il qu'autorités organisatrices et opérateurs, d'une part, désirent cette interopérabilité, d'autre part, puissent techniquement et juridiquement la concrétiser.

Techniquement, la mise en compatibilité des bases de données des différents opérateurs peut s'avérer complexe mais est réalisable. D'un point de vue juridique, les problématiques classiques liées à la loi informatique et liberté sur la non diffusion des données personnelles doivent être prises en compte notamment en cas d'ouverture au grand public des données des autorités organisatrices. C'est là que se trouve l'un des principaux obstacles actuels à l'interopérabilité : les collectivités publiques et leurs exploitants sont-ils prêts à partager leurs données ?

⁹⁸ Article « Et si la consommation collaborative était l'avenir ? » publié le 26 juin 2012 sur www.inspire-institut.org.

Les exploitants semblent encore résister du fait de « leur culture du client captif »⁹⁹. Mais les barrières tombent peu à peu face à la constitution de réseaux d'usagers qui créent leurs propres bases et échangent en temps réel sur les incidents et retards par exemple. C'est le cas notamment à Paris avec les usagers de la ligne 13 du métro, communauté twitter autofédérée qui ne rend aucun compte à la RATP. Cette prise en main des usagers additionnée à la diffusion par Google d'informations sur des champs de plus en plus divers pousse peu à peu les professionnels du monde des transports à ouvrir leurs données au plus grand nombre afin de favoriser la créativité et la démultiplication du service public d'information pour la mobilité. Pour certains, « *la libération des données publiques concourt directement à l'attractivité d'un territoire, à sa capacité d'innovation* »¹⁰⁰.

En réalité, la réutilisation des données publiques est un droit opposable depuis 2005 en France¹⁰¹, sauf en ce qui concerne les données sensibles, privées, ou celles liées à la sécurité publique.

L'enjeu est de transformer cette obligation en opportunité. C'est l'objectif du mouvement open data. Ce mouvement encourage les collectivités publiques du monde entier à mettre à disposition leurs données électroniques brutes afin qu'elles puissent être utilisées pour créer de nouveaux services, par exemple des applications pour smartphone facilitant la mobilité. La Ville de Paris, mais aussi Bordeaux, Toulouse, Nantes ou encore Rennes métropole, qui a publié toutes ses données transport notamment¹⁰², font partie des collectivités qui ont rejoint ce mouvement. L'Etat lui-même cède à l'ouverture des données : depuis le 5 décembre 2011, plus de 350 000 données publiques sont accessibles gratuitement depuis la plate-forme data.gouv.fr.

Il faut cependant veiller à ce que cette ouverture croissante des données ne relève pas d'une simple stratégie de communication destinée uniquement à prouver aux citoyens et usagers la modernité de l'institution ou de la structure partageant ses données. L'open data constitue en effet une opportunité forte d'ouvrir les bases de données des différents réseaux de transport et de s'appuyer sur le potentiel d'innovation de la société civile pour faciliter la mise en interopérabilité de ces réseaux.

Dans ce contexte général en plein foisonnement, on peut penser que les formes nouvelles de transport font partie du système d'ensemble, multimodal et intégrateur. La condition d'efficience d'ensemble passe alors dans l'interopérabilité des différents services de transports et de leur intermodalité dans une logique de chaîne globale de transport.

⁹⁹ Ville, Rail et Transports, n°513 du 9 février 2011, p. 36.

¹⁰⁰ Christophe Castaner, vice-président de la région PACA et maire de Forcalquier dans Le Monde, article du 2 décembre 2011.

¹⁰¹ Ordonnance du 6 juin 2005 venant compléter la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 relative au droit d'accès aux documents administratifs, dite loi CADA. Le principe d'ouverture des données publiques est prévu par l'article 1er de la loi CADA. L'ordonnance du 6 juin 2005, qui transpose en droit interne la directive européenne 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003, prévoit quant à elle le droit de réutilisation libre des données publiques et rend ce droit opposable.

¹⁰² Voir le site www.data.rennes-metropole.fr

4.2 L'interopérabilité, un facteur déterminant pour le report vers les modes alternatifs

La voiture particulière reste, comme on l'a vu, le mode de déplacement privilégié pour des raisons souvent très objectives liées aux possibilités offertes par ce mode par rapport aux autres (desserte de toute destination depuis n'importe quelle origine sans rupture de charge, plus de souplesse, gain de temps, plus de confort), mais parfois plus subjectives avec un attachement fort à l'objet social valorisant qu'est la voiture individuelle.

Pour convaincre les conducteurs de laisser leur véhicule particulier, il faut que les alternatives proposées en matière de mobilité offrent une qualité de service équivalente ou quasi-équivalente. Or, les transports en commun traditionnels, qui répondent à une logique de massification des déplacements, ne peuvent satisfaire l'ensemble des besoins : ils ne peuvent ni couvrir tout le territoire ni fonctionner 24h/24, sous peine de subir des pertes financières trop conséquentes.

Des services à la mobilité alternatifs à la voiture particulière, dont le nombre ne cesse de croître ces dernières années, tels que les services de vélopartage, d'autopartage, de covoiturage ou de Transport A la Demande (TAD), ont pour ambition de venir combler les lacunes de ce système de transport public de masse. Ces services se positionnent comme des compléments de l'offre de transport en commun traditionnel.

De nombreuses études et recherches ont été publiées sur le sujet, en France comme à l'étranger, mais peu traitent de la complémentarité de ces services entre eux, de l'intermodalité entre les différents STP mais aussi entre ces STP et les transports en commun. Or, c'est bien cette complémentarité entre l'ensemble des modes alternatifs à la VP qui permettra de proposer des solutions pertinentes en matière de mobilité et de réduire la part de l'automobile. L'interopérabilité entre ces systèmes, c'est-à-dire la réunion des conditions techniques et organisationnelles pour passer d'un mode à l'autre facilement, est au cœur de la problématique.

4.2.1 Une prise en compte croissante de l'interopérabilité par les opérateurs de transport présents sur le territoire

Sur les huit services rencontrés lors de l'enquête qualitative¹⁰³, quatre sont sur le périmètre de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU).

L'exploitant des transports en commun lillois (*Transpole*, filiale de *Keolis*) est impliqué dans la mise en œuvre de ces quatre services. En effet, le TAD *Itineo/Clair de Lune*, *V'Lille* et *covoiturezplus.fr* sont inclus dans la délégation de service public (DSP) "transports" passée par LMCU avec *Transpole*. En outre, *Keolis* est à l'origine, avec la ville de Lille, de la création du dernier service desservant le PTU de LMCU, *Lilas Autopartage*. Aujourd'hui, *Keolis* fait partie du capital de la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) *Lilas*.

¹⁰³ Cf. méthodologie partie : 1.3.1 « enquête auprès des opérateurs de transport ».

La présence de l'opérateur de transports en commun de LMCU au sein de chacun des STP du PTU lillois facilite grandement la mise en place de mesures en faveur de l'intermodalité, d'une part, entre ces modes et, d'autre part, avec les transports en commun. Il n'y a pas ici à coordonner plusieurs exploitants puisque un seul opérateur met en œuvre (ou participe financièrement à la mise en œuvre) les quatre STP et les transports en commun du PTU.

De plus, depuis quelques années, Transpole a mis en place une politique spécifique pour l'intermodalité ainsi que pour les services de mobilité alternatifs tels que les STP. Cette politique se traduit notamment par la création d'un service dédié aux nouvelles mobilités au sein de l'organigramme de Transpole, service dont l'objectif est, notamment, de développer le vélo en libre-service (VLS) *V'Lille*, le covoiturage, l'offre dans les pôles d'échange ou encore les solutions multimodales avec la SNCF.

Transpole a également lancé en 2012 un nouvel outil billettique, la carte pass'pass, avec l'ambition de faciliter pour l'utilisateur le passage d'un mode à l'autre. Cette carte à puce permet de charger sur un même support plusieurs titres de transport correspondant aux différents modes présents sur le PTU : transports en commun réguliers, train sur le PTU, mais aussi TAD, VLS et *Lilas autopartage*.

On le voit, Transpole poursuit depuis quelques années l'objectif de développer les STP, croit en leur potentiel en complémentarité avec les transports en commun régulier et propose des solutions pour favoriser l'intermodalité. Voici quelques exemples, mode par mode, illustrant cette volonté d'intégrer les STP dans le champ des mobilités de l'utilisateur :

- le TAD *Itineo* est en interconnexion avec les transports en commun réguliers. Il est conçu comme un service de rabattement permettant de relier des stations de métro de bout de ligne aux centres-villes de communes alentour mal desservies par les lignes régulières ;
- les stations VLS sont implantées à proximité des stations de transports en commun réguliers pour permettre à l'utilisateur d'effectuer une partie de son trajet en bus, métro ou tramway ;
- le site internet de covoiturage renvoie vers l'offre de transports en commun réguliers lorsque la requête formulée n'aboutit pas : si aucun covoitureur inscrit ne répond à votre besoin de covoiturage, le site vous propose un itinéraire en transports en commun ;
- Lilas met en place des réductions tarifaires pour les abonnés Transpole. Le site internet de Transpole possède un onglet "*Lilas autopartage*" pour informer ses abonnés de la possibilité de louer une voiture en autopartage. Enfin, les stations Lilas sont situées à proximité de stations de transports en commun.

4.2.2 Le partage insuffisant des bases de données nuit à la mise en place d'une réelle interopérabilité entre les différents modes.

Les entretiens auprès des opérateurs de transport présents sur le territoire ont également révélé un partage insuffisant des bases de données. En effet, lorsque les services à la mobilité d'un territoire sont mis en œuvre par des opérateurs différents, l'interopérabilité entre ces modes (STP, transports en commun...) repose en partie sur le partage des bases de données de ces opérateurs. La mise en compatibilité technique de ces bases peut être complexe mais est en général possible. Le plus difficile est de convaincre les acteurs concernés de mettre à disposition leurs tableurs. Les

opérateurs considèrent pour la plupart que ces données peuvent profiter à la concurrence et donc nuire à la pérennité de leurs services à la mobilité. Les mentalités évoluent peu à peu, sous l'impulsion de la loi, mais l'ouverture totale des bases de données des acteurs de la mobilité reste un objectif complexe à atteindre.

Lorsque les transports en commun et les STP d'un territoire donné sont portés par le même opérateur, comme c'est le cas sur Lille Métropole par exemple, la mise en interopérabilité est facilitée. Mais LMCU et son exploitant devront tout de même convaincre quelques acteurs externes pour atteindre leur objectif en matière de covoiturage. En effet, *covoiturezplus.fr* ambitionne de regrouper à terme l'ensemble de l'offre de covoiturage de la métropole lilloise puis de la Région. Il faudra donc obtenir l'accord des opérateurs en place sur ces territoires. Comment y parvenir alors qu'une telle mutualisation signifierait qu'il y aurait à terme un site, *covoiturezplus.fr*, qui proposerait d'accéder à l'ensemble de l'offre ? Une entreprise ou une administration n'aurait donc plus intérêt à faire appel à ces opérateurs pour développer un nouveau site de covoiturage. Les opérateurs spécialisés dans ce marché perdraient peut-être toute chance de décrocher de nouveaux contrats sur le secteur couvert par le site *covoiturezplus*. Le contre-argument avancé repose sur le raisonnement suivant : cette mutualisation n'empêcherait pas la création de nouveaux sites internet de covoiturage car la différence commerciale avec les autres sites ne se ferait plus sur l'offre de covoiturage proposée, puisque celle-ci serait commune sur l'ensemble du territoire couvert par *covoiturezplus.fr*, mais sur les services "annexes" proposés aux clients.

Cependant, cette forme d'interopérabilité soulève d'autres questions. L'un des apports des STP pour la collectivité réside dans leur caractère innovant et leur adaptabilité à un besoin précis. Mais les difficultés à rendre pérennes ces services en-dehors du système AOT/exploitant ne vont-elles pas conduire à une uniformisation de l'offre de STP et donc nuire à l'innovation ?

Sept des huit STP enquêtés entrent dans le cadre d'une DSP ou sont financés par l'AOT ou son exploitant. Seule l'association VAP propose un STP qui échappe à ce rattachement systématique à une autorité organisatrice. C'est aussi le service le plus en difficulté puisque l'association VAP Nord-Pas de Calais a été dissoute fin 2011 et que VAP Belgique a un nombre d'utilisateurs très faible. La pérennité des STP mis en œuvre par des acteurs n'appartenant pas au couple AOT/exploitant apparaît donc comme un résultat difficile à atteindre. Bien entendu, il faudrait enquêter un panel beaucoup plus large pour tirer des conclusions définitives mais l'état de l'art réalisé dans le cadre de notre recherche tend à montrer que la majorité des STP sont portés par une AOT ou rattachés à une AOT.

Or, l'uniformisation actuelle de l'offre de STP ne va-t-elle pas nuire à la qualité des services proposés ? En effet, l'une des principales plus-values des STP est d'apporter des solutions innovantes et de répondre à un besoin spécifique sur un territoire donné. Ces objectifs peuvent être satisfaits par de petites structures locales, des associations ou d'autres acteurs du tiers-secteur du fait de leur proximité avec les usagers locaux, de leur connaissance du terrain et de leur implication personnelle souvent très forte. Les AOT et leurs exploitants peuvent-ils préserver la souplesse de ces services ? Faut-il encourager les initiatives externes à ce couple pour continuer à innover et in fine améliorer l'offre de mobilité globale pour l'utilisateur ou est-il préférable que les AOT soient de plus en plus présentes pour garantir une certaine stabilité financière aux STP ?

4.3 D'une approche mono-modale à une approche « multimodale » et personnalisée des services à la mobilité.

L'usage des services à la mobilité témoigne également de l'évolution des pratiques des usagers. Une hypothèse de la recherche était que l'usage d'un ou de plusieurs services à la mobilité n'était pas exclusif d'autres modes mais révélateur d'une pratique « multimodale » impliquant que l'individu soit en capacité de savoir utiliser l'ensemble des modes et non pas un mode davantage que d'autres.

4.3.1 Les services à la mobilité : une offre marginale ou complémentaire au système des transports collectifs ?

L'enquête confirme cette hypothèse : les services à la mobilité représentent des modes de déplacements qui complètent les pratiques modales des usagers qui les utilisent. En effet, moins de 10 personnes ont répondu se déplacer en n'ayant recours qu'à des services à la mobilité à l'exclusion d'autres modes. Ces modes ne remplacent donc pas les autres puisqu'on constate peu de pratiques « exclusives » de ces services. La Figure 48 montre que les STP sont largement utilisés en complément des transports en commun urbains (TCU), du train et des modes actifs (vélo et marche à pied). En ce sens, l'enquête confirme que les services à la mobilité s'inscrivent dans un panel de modes de déplacements.

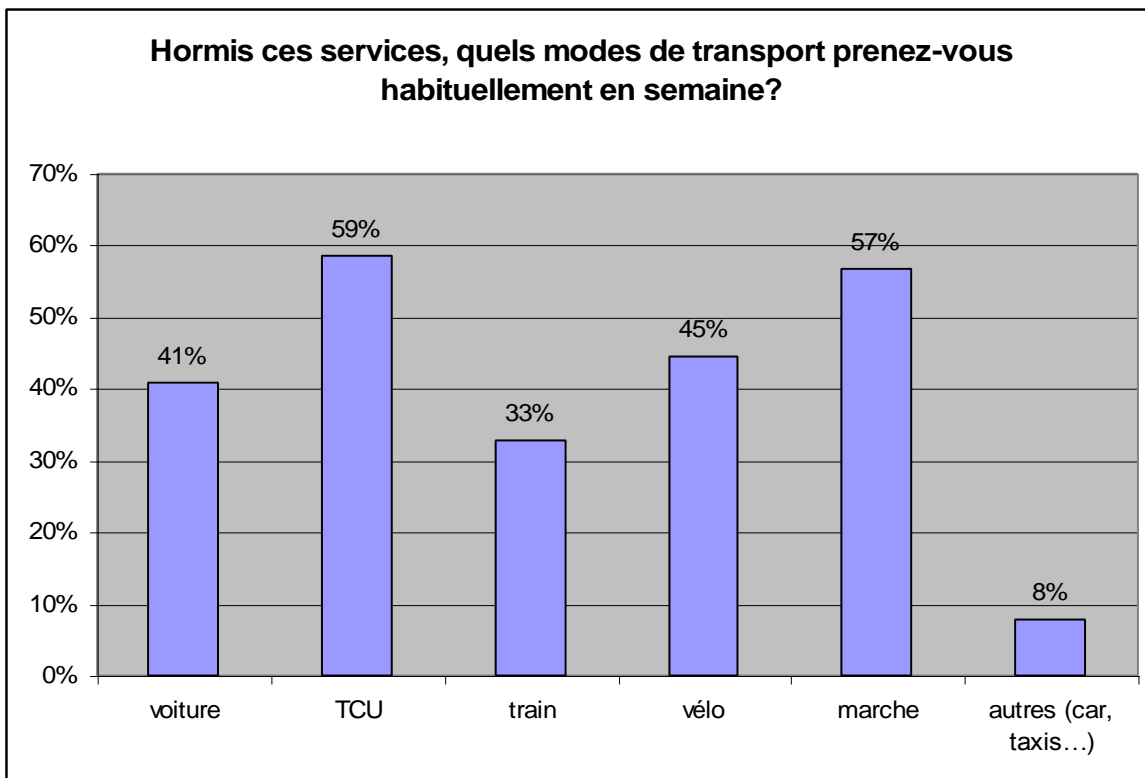


Figure 48 : Modes de déplacement habituellement utilisés en semaine

La voiture, même si elle est utilisée par 41% des répondants à l'enquête, n'apparaît pas ici comme un mode privilégié. En effet, cela suppose **que près de 60% des utilisateurs de STP n'utilisent pas la**

voiture personnelle et ont donc des comportements de déplacements orientés vers des modes peu polluants (transport public ou modes doux).

Pour les besoins de la recherche, nous avons cherché à savoir si les usagers des services à la mobilité utilisaient l'ensemble des autres modes (collectifs et individuels) ou uniquement des modes individuels (non usagers des TC).

Nous avons dans cet esprit, réparti les enquêtés en deux profils :

- **le profil intitulé « multimodal »** : usagers qui utilisent l'ensemble des modes individuels, services à la mobilité et transports collectifs
- **le profil intitulé « individuel »** : usagers qui utilisent des modes individuels et des services à la mobilité mais pas les TC (non usagers des TC)

Sur les 755 enquêtés :

- **70% ont un profil multimodal** et utilisent également des modes individuels (marche, vélo, voiture) et des transports collectifs (bus, métro...).
- **30% sont plutôt des usagers de modes individuels** (n'utilisent pas les transports collectifs). On peut penser qu'ils sont plutôt des usagers de modes individuels qui testent une hybridation de ces modes via des services à la mobilité (vélo en vélo-en-libre-service, voiture particulière via le covoiturage...)

Il semblerait donc que ces usagers recherchent l'usage d'un panel le plus large possible de solutions dans une logique d'approche « personnalisée » en fonction du besoin de déplacement à effectuer. La capacité de ces usagers d'utiliser l'ensemble des outils de la mobilité représente probablement une des caractéristiques des usagers des services à la mobilité.

L'apport des services à la mobilité témoignerait donc de cette nouvelle façon de raisonner et d'appréhender l'efficacité du système de transports.

4.3.2 Un rapport différent à l'automobile observé chez les personnes enquêtées

Une question posée aux enquêtés visait à tester la contribution de ces modes sur les comportements de mobilité. « Depuis que vous utilisez (ou avez utilisé) ces services, réfléchissez-vous davantage au mode de transport que vous prenez » ?

68 % des enquêtés (soit 514 personnes sur les 755) répondent qu'effectivement, l'usage de ce(s) mode(s) a probablement modifié leur façon d'appréhender les modes de transports :

- 60 % d'entre-eux affirment « essayer de limiter leurs déplacements en voiture » ;
- 18 % disent « prendre le mode de transport qui lui coûte le moins cher » et 17 % « le mode le plus rapide ».

Seuls, 5 % déclarent limiter leurs déplacements en transports en commun.

58 % des enquêtés déclarent « calculer davantage les coûts de leurs déplacements depuis qu'ils utilisent/ont utilisé ces modes de transport » (Tableau 21).

Qu : calculez-vous davantage les coûts de vos déplacements depuis que vous utilisez ces modes de transport ?¹⁰⁴	Profil "individuel"	Profil "multimodal"	Ensemble
Oui systématiquement	22%	20%	20%
Oui parfois	37%	39%	38%
Non jamais	42%	42%	42%

Tableau 21 : Calcul des coûts de déplacements par les usagers des STP

Dans un contexte où le système de transport est basé sur un mode dominant et sur des modes secondaires (ex : système automobile, système cyclable, système TC...), l'analyse de l'apport de toute nouvelle offre s'effectue au regard de sa contribution au système dominant. L'effet de club » mis en évidence par G. Dupuy concernant le système français basé sur la voiture joue pleinement son rôle : toute amélioration apportée aux bénéficiaires du club dégrade le niveau de services de ceux qui n'y ont pas accès. C'est vrai pour la voiture mais également, pour le vélo, les TC etc.

D'avantage que le mode de transport, c'est le déséquilibre du système modal qui crée l'absence de choix, d'alternatives et d'adaptations aux différentes situations de mobilité.

Or, l'étude des pratiques émergentes d'un panel d'usagers des services à la mobilité montre qu'ils ont en commun d'adapter leur mode de déplacement en fonction du besoin de déplacement à effectuer. Moins « captifs » ou « exclusifs » d'un mode, ils semblent effectuer un calcul tenant compte de la distance à parcourir, du motif et du coût.

Loin d'être marginales, ces pratiques émergentes révèlent probablement les marges d'adaptation des usagers face à l'évolution des conditions de transport. L'autopartage ou les services de vélos en libre-service sont-ils particulièrement adaptés aux centres-urbains à l'exclusion des autres quartiers et territoires moins denses ? Ou est-ce dans les centres-urbains que les contraintes à la voiture sont les plus vives, forçant les initiatives et les changements de comportements ?

L'enquête montre également, que l'usage des services varie fortement en fonction du motif de déplacement. Si la voiture « possédée » permettait de se rendre à peu près partout (ubiquité), l'équipement des ménages en voitures témoigne du besoin d'adapter sa voiture au besoin : un coffre pour faire ses courses ? Une voiture-solo pour aller travailler ? Une voiture familiale pour l'accompagnement des enfants sur leurs lieux de loisirs ? Etc.

Le programme d'activités implique des besoins différents. Les usagers des services à la mobilité interrogés dans le cadre de l'enquête semblent adapter le choix du mode en fonction des motifs de déplacements.

4.3.3 Les STP : des usages uniques ou multiples ?

Une des questions du projet de recherche était de savoir si les utilisateurs des STP sont plus ouverts que les autres usagers aux autres formes de déplacement et plus particulièrement aux autres STP. Autrement dit, le fait d'utiliser un de ces services (le VLS par ex.) favorise-t-il l'usage d'autres services

¹⁰⁴ Question complète : calculez-vous davantage les coûts de vos déplacements depuis que vous utilisez ces modes de transport (ou depuis que vous les avez utilisés) ?

à la mobilité (comme le covoiturage ou l'autopartage par ex.)? *A contrario*, les usagers sont-ils encore sur une vision cloisonnée service par service ?

Alors que la pratique de plusieurs STP n'est pas vraiment ressortie lors de l'enquête qualitative, elle s'est révélée plus importante dans l'enquête quantitative. En effet, sur l'échantillon de personnes interrogées en face à face (entretiens auprès des usagers), la pratique de plusieurs STP est assez rare (cela ne concerne que 5 personnes sur les 33 interrogées). Seul le vélo en libre service est utilisé en combinaison avec d'autres STP. En effet, certains usagers du *V'Lille* sont aussi des usagers de l'autopartage (3 personnes), ou des pratiquants du covoiturage (2 personnes) mais cela reste tout de même assez peu fréquent. Les autres personnes interrogées faisaient plutôt état d'usages « multimodaux » avec les modes traditionnels (21 personnes sur 32, soit 66%, utilisent plusieurs modes de transport régulièrement : transport en commun, vélo personnel...).

En revanche, dans l'enquête quantitative la proportion de personnes utilisant plusieurs STP est non négligeable : **près d'un répondant sur deux déclare utiliser plusieurs services de transport personnalisés**. Plus précisément, 36 % des répondants utilisent deux STP et 11 % en utilisent 3. Une personne a même déclaré utiliser les quatre. Au total cela concerne 358 personnes sur les 755 enquêtés.

STP combinés :	Nombre de répondants
VLS + Covoiturage	185
VLS + Covoiturage + Autopartage	71
VLS + Autopartage	67
Covoiturage + Autopartage	15
VLS + Covoiturage + TAD	9
VLS + TAD	4
VLS + Autopartage + TAD	3
Covoiturage + TAD	2
Autopartage + TAD	1
VLS + Covoiturage + Autopartage+ TAD	1
Total	358

Source : Enquête quantitative InteroSTeP, 2012

Tableau 22 : Types de combinaison de STP

Le Tableau 22 montre que toutes les combinaisons sont possibles¹⁰⁵. La plus fréquemment rencontrée concerne le VLS qui va être utilisé en plus du covoiturage (185 personnes déclarent utiliser le VLS et covoiturer). À la lecture du tableau il apparaît que le VLS est le service qui est le plus souvent combiné avec un autre STP. En effet, il est présent dans les 3 types de combinaisons les plus fréquentes référencées dans le haut du tableau. Ainsi, les utilisateurs de VLS sont plus nombreux à utiliser ce mode en combinaison avec un autre STP, que tout seul (cf. Tableau 23).

Le covoiturage arrive ensuite en seconde position devant l'autopartage. Les usagers du TAD qui ont répondu à notre enquête sont majoritairement utilisateurs de plusieurs STP (20 personnes sur 25).

¹⁰⁵ Celles-ci peuvent se faire sur un temps court, où les modes vont s'enchaîner lors d'un même déplacement (ex. VLS utilisé pour se rendre à une station d'autopartage), ou sur un temps plus long où les STP vont être utilisés pour des déplacements différents (ex. VLS en semaine pour se rendre au travail et covoiturage le week-end pour les loisirs).

Le reste des enquêtés, soit 397 personnes, déclarent utiliser qu'un seul STP (Tableau 23). Ils témoignent d'usages « exclusifs » d'un seul service de transport personnalisé.

STP concerné	Nombre de répondants
VLS	230
Covoiturage	112
Autopartage	50
TAD	5
Total	397

Source : Enquête quantitative InterSTeP, 2012

Tableau 23 : Nombre de personnes utilisant qu'un seul service de transport personnalisé

Ce taux particulièrement élevé d'utilisateurs multi-STP (47,4%) est remarquable car rien ne laissait à penser qu'il serait aussi important. Il semble confirmer l'hypothèse d'une grande propension des usagers des STP à utiliser des solutions de mobilités qui sortent du schéma classique (modes individuels ou transport en commun) et témoignent d'une certaine ouverture d'esprit. Ainsi ces personnes vont être capables de composer leur mobilité à l'aide une large palette de mode qui relèvent selon le cas des STP ou des modes traditionnels comme vu précédemment. Toutefois, ce type de comportement ne saurait être totalement généralisé puisque 52,6 % des répondants n'utilisent qu'un seul service à la fois.

4.3.4 Des usagers avant-gardistes de la mobilité durable ?

Pour tenter de comprendre le rapport qu'ont les usagers de ces services à la voiture, nous avons d'abord examiné la possession du permis de conduire et de la voiture et l'équipement du ménage en véhicules chez les usagers des STP. Nous avons vu précédemment que parmi la totalité des usagers 94 % possèdent le permis de conduire, mais 30 % des enquêtés ne possèdent pas de voiture (cf. p. 75). Il semble donc que l'usage des services à la mobilité participe pour 30 % d'entre-eux, d'un choix modal « sans voiture » puisqu'ils ont par ailleurs le permis.

Nous avons ensuite tenté de comprendre si les usagers des STP avaient une perception particulière de la voiture. La considèrent-ils comme un moyen de transport indispensable qui leur assure une liberté de déplacement ou plutôt comme une contrainte économique et spatio-temporelle ?

Une manière de vérifier que les usagers des services à la mobilité (TAD exclus) s'inscrivent dans une logique de choix et non dans un choix par défaut, est donc d'analyser leur perception de la voiture particulière au travers de leur plus ou moins grande adhésion à quelques affirmations.

La Figure 49 montre que sur les représentations liées à la voiture, 86 % d'entre eux sont d'accord avec le fait que pour eux, la voiture est un « simple mode de transport » et 81 % qu'il s'agit du « mode le plus cher ». Cela confirme donc le fait que la voiture n'est pas pour eux un faire-valoir et n'est plus considérée comme un symbole fort de l'ascension sociale. Si elle demeure tout de même un symbole de liberté pour 59 %, elle n'est considérée comme pratique que pour 45 % d'entre eux.

On peut d'ailleurs noter que seuls 20 % estiment que l'automobile est le reflet de leur statut social alors que 60 % des enquêtés ayant un emploi sont des cadres. Cette nouvelle génération de cadres s'affranchirait de ce symbole fort qu'est la voiture pour afficher comme symbole de liberté de

nouveaux modes plus « écologiques », plus souples et adaptables à leurs besoins et plus en phase avec les enjeux actuels de la société.

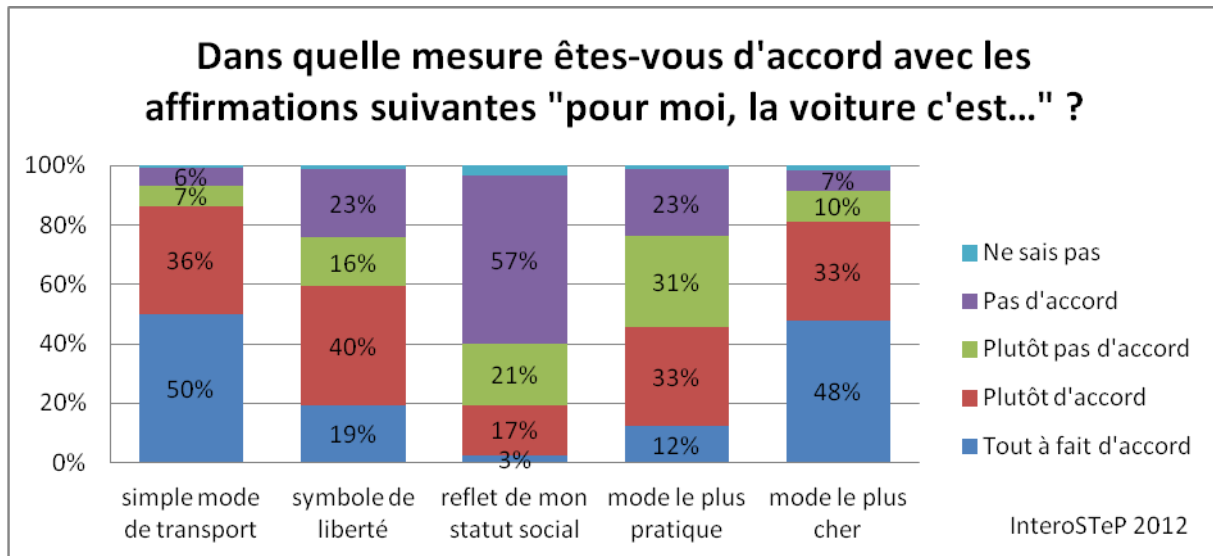


Figure 49 : La perception de la voiture chez les usagers des STP

Il est donc probable que le choix d'usage de ces services corresponde à une évolution du rapport à la voiture elle-même, perçue par les enquêtés comme une modalité de déplacements parmi d'autres et non plus, comme ayant une valeur sociétale supérieure aux autres modes.

Une autre manière d'analyser les représentations que se font les usagers de la voiture et de la mobilité est de s'intéresser aux motivations pour lesquelles ils font le choix des services à la mobilité pour se déplacer.

Dans la précédente partie, nous avons pu observer que les motivations évoquées pour justifier l'usage des STP varient d'un mode à un autre (cf. Figure 39). L'autopartage est surtout utilisé dans le but d'éviter l'achat et l'entretien d'un véhicule. Les motivations pour le VLS et le covoiturage sont sensiblement les mêmes : éviter d'utiliser son propre vélo ou véhicule. En revanche, pour le covoiturage c'est surtout le fait de voyager seul qui ressort.

Le fait de faire des économies mais aussi le sentiment d'agir pour l'environnement sont également ressortis nettement. Concernant le VLS, le gain de temps et la souplesse que permettent ces modes sont davantage évoqués par les utilisateurs que pour les autres modes. L'aspect convivial a également été mis en avant par les usagers du covoiturage.

Il y a donc bien une sensibilité environnementale qui intervient chez certains usagers pour motiver leur choix, qui se fait également sentir de manière indirecte chez ceux qui déclarent éviter ainsi d'utiliser leur véhicule.

Conclusion

Les résultats issus de nos enquêtes sur les usages des services de transports personnalisés viennent remettre en cause l'image de modes utilisés en complément et aux interstices des modes

traditionnels. Ils traduisent plutôt l'émergence d'un nouveau système de mobilité s'appuyant sur une palette élargie de modes de transport fondée sur l'articulation et la combinaison de modes « classiques » avec d'autres plus souples et adaptables que sont les STP. On est face à des usagers qui se saisissent de la multiplicité des services qui leur est offerte et qui développent de nouvelles formes de mobilités quotidiennes recouvrant ainsi des pratiques routinières qui ont l'avantage d'être beaucoup plus « vertueuses » sur un plan environnemental que les anciennes mobilités routinières fondées sur le système automobile.

On voit ainsi transparaître les bénéfices que ce nouveau système de mobilité apporterait pour faire face aux enjeux de durabilité auxquels les agglomérations sont confrontées. Néanmoins ce nouveau système peine encore aujourd'hui à se développer et à s'affranchir des frontières territoriales et institutionnelles des agglomérations pour gagner les espaces interurbains et ruraux.

L'accompagnement et le développement de politiques publiques de mobilité proposant une palette diversifiée et élargie de services apparaît nécessaire si on veut développer de nouveaux usages plus vertueux et entraîner de nouvelles routines fondées sur des modes personnalisés mais alternatifs à la voiture.

Durant les dernières décennies, les politiques de transport segmentées opérant souvent selon des logiques sectorielles car portées par des Autorités Organisatrices distinctes ont eu pour effet d'apporter des réponses de plus en plus insuffisantes et partielles à l'évolution des besoins de la population. Ces politiques ont souvent laissé de côté la nécessité d'évoluer vers une approche plus servicielle, pour répondre à des enjeux parfois contradictoires que sont à la fois le besoin accru de solidarité et la montée de l'individualisme. Ces besoins différenciés imposent aujourd'hui aux autorités organisatrices de rechercher et proposer un panel de solutions permettant d'apporter des réponses adaptées à des logiques de parcours et besoins personnalisés. L'intégration des STP, qui ont eu jusqu'à présent une place marginale dans les politiques de transport, dans une nouvelle approche systémique de la mobilité, nécessiterait alors de la part des acteurs institutionnels de raisonner de manière décloisonnée et transversale.

C'est donc une évolution vers un système global de mobilité, on l'a vu, qui permettrait aujourd'hui une meilleure intégration des STP et donc le développement de nouveaux comportements plus vertueux reposant sur des modes plus « écologiques ».

Ainsi pour ce nouveau modèle de mobilité, ce sont les modes de gouvernance qui sont interrogés et peut être à réinventer. Des innovations pourraient-elles voir le jour dans l'organisation et la répartition des compétences de mobilité ?

Les STP émanent largement d'initiatives portées par des acteurs privés qui se sont engouffrés dans ces secteurs pour des raisons essentiellement marketing, ayant saisi l'opportunité que représentait ce marché en termes d'image, alors que les acteurs publics s'y sont intéressés plus tardivement.

A l'heure actuelle, beaucoup d'acteurs publics et privés ont développé de multiples services sans qu'apparaisse toujours d'articulation et de cohérence entre ces initiatives. Cela témoigne encore selon nous d'un état intermédiaire, transitionnel, qui n'est pas encore organisé et dont ne se sont pas encore saisies les politiques publiques. Celles-ci ne témoignent pas encore d'une appropriation du nouveau paradigme de la mobilité (Amar, 2010). Elles se situent davantage dans une étape

intermédiaire marquée par un foisonnement d'offres juxtaposant les STP à l'offre de transport public existante sans en percevoir la systémique, sans percevoir la logique d'innovation liée à la diversité des solutions et à « l'hybridation » des modes de transport à proposer.

L'accompagnement et le développement de politiques publiques de mobilité pour encourager de nouveaux comportements routiniers « vertueux » sur le plan de la durabilité supposent d'introduire beaucoup plus de décloisonnement et de transversalité entre les structures institutionnelles publiques. Elle repose également sur un travail effectué en coordination et en partenariat entre les AOT et avec les acteurs privés (associations, entreprises,...) afin qu'ils définissent conjointement comment sur un territoire donné faire en sorte de proposer à l'utilisateur une meilleure offre de mobilité beaucoup plus cohérente, mieux articulée et surtout ... plus durable.

5 Quelle est la place des STP dans les politiques publiques ? Des modes de gouvernance à la planification

5.1 Du marketing urbain aux modes de gouvernances publiques : les STP, révélateurs de l'évolution du rôle de la puissance publique dans l'organisation des transports

Notre hypothèse est que les STP ne constituent pas seulement un troisième mode mais préfigurent les contours du modèle de mobilité de demain. Ce nouveau système nécessite d'être porté et managé par des acteurs et des structures qui rendent possible son développement et en assurent la viabilité. Autrement dit cela renvoie à la question de savoir qui sont les acteurs qui ont initié les services personnalisés et dans quelle mesure la nouvelle gouvernance de mobilité gagnera-t-elle à continuer à leur faire place? Ces services renvoient plus largement la question des répartitions de compétences dans le domaine des transports qui ne relèverait plus uniquement de la seule responsabilité de puissance publique.

Si certains des STP ont été largement le fait d'initiatives privées, comment sont-ils relayés et appropriés par des acteurs publics ?

Plus largement, on peut également se demander quelle est la place de ces services au sein des politiques publiques actuelles. Comment y trouvent-ils ou non leur place ? Quels problèmes cela entraîne-t-il ? Ces politiques doivent-elles évoluer pour mieux les intégrer et de quelle manière ?

Enfin face à ce nouveau modèle de mobilité, ce sont les modes de gouvernance qui sont interrogés et peut être à réinventer. Des innovations pourraient-elles voir le jour dans l'organisation et la répartition des compétences de mobilité ?

Pour répondre à ces questions, on verra que les politiques publiques menées dans le champ des transports au cours des trente dernières années ont montré leurs limites dans leur capacité à répondre aux problématiques actuelles de mobilité. Face à de nouveaux besoins, des évolutions de ces politiques sont nécessaires pour apporter des solutions plus adaptées. Ce lent infléchissement a laissé la place à des innovations portées par des acteurs privés plus réactifs. Parallèlement, une offre foisonnante de STP s'est développée, portée par de multiples acteurs publics, travaillant de manière très cloisonnée. Or, les STP ne peuvent se penser qu'en articulation et en complémentarité avec les autres modes de transport, ce qui suppose de mettre en œuvre de véritables politiques publiques de mobilité. Ces politiques pourraient porter un nouveau modèle de mobilité caractérisé par la multimodalité et l'interopérabilité. Néanmoins, elles nécessitent pour cela un certain nombre de transformations des modalités de gouvernance.

5.1.1 Les limites de politiques publiques de transport « sectorielles » : une pluralité d'offres mais un manque de lisibilité pour l'utilisateur

Les politiques publiques menées durant les trois dernières décennies dans le champ des transports et déplacements ont généralement été traitées de manière sectorielle et selon une répartition de

compétences bien distincte. Malgré la tentative d'introduire de la transversalité et de l'intersectorialité entre transports et urbanisme notamment en introduisant les PDU en 1982 dans la Loi d'orientation des Transports Intérieurs (LOTI) (Menerault et Mongin, 2000 et Menerault et *al.*, 2003), cette approche est restée longtemps focalisée uniquement sur une logique d'offre, laissant la demande s'organiser d'elle-même. Les principales réponses apportées aux besoins de mobilité reposaient essentiellement sur l'action publique via des approches par l'infrastructure : création d'infrastructures ou mise en service de lignes nouvelles de transports collectifs en site propre ou non. Cette inflation par l'offre s'est rarement accompagnée d'une recherche d'articulation ou de complémentarité entre les offres portées par des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) distinctes, chaque AOT ayant alors sa propre logique de développement. « *En terme de multiplicité de l'offre, parfois on peut s'interroger sur la pertinence de la multiplicité de l'offre apportée due à la multiplicité des acteurs*¹⁰⁶ ». L'intermodalité et la complémentarité des offres ont rarement fait l'objet de réflexions approfondies avant la remise en scène des PDU à la fin des années 1990 par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE). Cette multiplication des offres était d'ailleurs supposée apporter des solutions alternatives à la part modale croissante de la voiture jusqu'à la fin des années 1990. Mais cette logique sectorielle a montré ses limites au sens où des offres développées par des AOT distinctes se sont parfois retrouvées en concurrence sur certains axes, comme le souligne ce représentant du Conseil Général du Nord:

« (...) on a des lignes de bus qui chevauchent un peu avec ce qui est fait par certaines AOT en urbain. On s'est rendu compte que le système dans sa globalité est complexe car il est multi-factoriel... Il n'est pas maîtrisé par un seul interlocuteur, un seul maître d'ouvrage mais par plusieurs et il ne répond globalement pas de manière optimale aux attentes ou aux besoins des nordistes »

Ces politiques publiques ont atteint leurs limites pour plusieurs raisons :

D'abord, la montée des déficits publics et la raréfaction des crédits sont venues remettre en cause cette logique d'investissements massifs dans la création de nouvelles infrastructures. Le refus de l'État de poursuivre dans les années 2000 la politique de subventions accordées pour la création de lignes de Transport Collectif en Site Propre a marqué de ce point de vue un coup d'arrêt à cette logique infrastructurelle.

Ensuite ce modèle n'a pas permis de répondre à tous les besoins et il a probablement contribué à renforcer les inégalités entre les secteurs urbains bien pourvus et les zones rurales peu desservies.

« Il y a aussi, à l'autre extrémité des gens qui habitent en zones diffuses qui ne sont pas forcément desservis par les transports en commun à cause d'un cadencement mauvais... mais on ne peut pas faire rouler des bus à vide... il faut un équilibre d'exploitation à trouver¹⁰⁷ ».

On trouve aujourd'hui un nombre croissant d'individus qui risquent d'être « exclus de la mobilité » notamment dans un contexte économique tendu dans lequel des publics précaires et fragilisés n'ont pas accès à la mobilité pour différentes raisons qu'elles soient économiques, physiques ou psychologiques.

¹⁰⁶ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012

¹⁰⁷ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012

« Il y a aussi cette difficulté qu'on a pu constater pour certains nordistes de se déplacer pour ceux qui habitent dans des zones où les transports en commun ne sont pas accessibles ou qui n'ont pas les moyens de disposer un véhicule personnel¹⁰⁸ ».

La prise de conscience par les acteurs publics des limites du modèle traditionnel est probablement ancienne sans avoir été de nature cependant, à les inciter à de véritables changements de fond. Cette urgence du changement à opérer dans la gouvernance du modèle de mobilité a été exprimée plus récemment, depuis le début des années 2000. Cette évolution dans la prise de conscience se caractérise par deux tendances dans les discours des interviewés :

- une volonté des AOT d'optimiser et de rationaliser les moyens et offres disponibles, *« (...) l'idée n'est pas des grands bouleversements économiques, c'est le réajustement¹⁰⁹ »* ;
- la nécessité d'évoluer vers une approche plus servicielle, orientée davantage vers des initiatives en termes de solidarité (désenclavement des quartiers et accès à l'emploi par exemple¹¹⁰) caractérisée par la recherche d'un panel de solutions permettant de raisonner de manière décloisonnée et transversale, selon une logique de parcours, adapté à des besoins personnalisés, comme le montrent ces propos :

« (...) à un moment donné, il est intéressant non plus de réfléchir par politique sectorielle mais de réfléchir en terme global pour essayer justement d'optimiser les choses, de réfléchir en terme de logique de parcours en se disant à un moment qu'on ne peut pas, quand on refait une départementale, faire une belle piste cyclable si à un moment donnée elle s'arrête à un carrefour dangereux qui est intraversable sauf à risquer sa vie par exemple¹¹¹ ».

L'infléchissement et la réorientation des politiques publiques s'opèrent lentement et se prêtent mal à l'expérimentation. Plus souples et réactives, les initiatives privées ont investi le champ laissé libre pour innover et tester de nouvelles organisations.

5.1.2 Des innovations portées par des acteurs privés en réaction aux évolutions des besoins de mobilité

Parmi les motivations ayant conduit les acteurs à proposer des services différents, on peut distinguer au moins deux logiques d'actions bien différentes :

- l'approche « marketing » d'acteurs séduits par l'image attractive et positive des STP ;
- l'approche « solidaire » d'acteurs souhaitant combler des carences du système.

Les services de transports Personnalisés et en particulier les VLS en milieu urbain bénéficient d'une image très positive, à partir de laquelle la communication semble aisée comparativement à d'autres modes de transport « traditionnels » dont l'image est beaucoup plus dégradée. Cela explique sans doute que *« les deux grandes entreprises spécialisées dans le mobilier urbain et la publicité, JC Decaux et Clear Channel, opèrent environ la moitié des services. Les grands opérateurs de transports*

¹⁰⁸ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012

¹⁰⁹ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012

¹¹⁰ CIV, 2011, *Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité*, Editions du CIV

¹¹¹ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012

publics, Véolia, Transdev et Kéolis, sont également présents sur le marché du VLS dans le cadre de la délégation de service public (DSP) d'exploitation du le réseau de TC urbain » (CERTU, 2013).

Une multiplicité d'acteurs privés investissent ainsi le secteur des NSM : start-up, exploitants de TC, constructeurs automobiles (ex. Twizy way by Renault, Mu by Peugeot, ...), assureurs, ... Sur le marché de l'autopartage, on relève également que de grosses sociétés privées s'impliquent de plus en plus financièrement.

Ainsi, les STP émanent largement d'initiatives portées par des acteurs privés agissant pour des raisons de marketing, ayant saisi l'opportunité que représentait ce marché en termes d'image, alors que les acteurs publics s'y sont engouffrés plus tardivement.

Parallèlement, un deuxième champ d'acteurs s'est saisi de la question des STP. Il s'agit généralement d'acteurs associatifs qui agissent pour le compte d'adhérents ou parfois de prescripteurs publics (Pole emploi, services sociaux de Collectivités, ...). Ces associations sont alors porteuses de services de transport solidaire. Il s'agit, dans ce cas, de transport privé, ne nécessitant pas de licence de transporteur pour prêter le service. Les services proposés peuvent alors prendre des formes diverses telles que du TAD, du prêt de bicyclettes, mobylettes, scooters, ou autres véhicules, permettant ainsi à des publics fragilisés de trouver une solution à leur problème de mobilité. Ces associations ont également pour certaines d'entre elles un rôle d'accompagnement physique ou psychologique permettant d'acquiescer ce que V. Kaufmann (2008) appelle la motilité. Ces acteurs s'inscrivent donc en réponse à une carence du système de transport.

Ces innovations portées par les acteurs privés traduisent plus largement les difficultés des politiques publiques à innover et à sortir d'une approche sectorielle focalisée sur le transport pour intégrer le nouveau paradigme de la mobilité tourné vers ce que G. Amar (2010) appelle le transport public individuel et qui suppose de procurer aux individus une capacité d'*empowerment* de leur mobilité.

A l'heure actuelle les politiques publiques menées ne témoignent pas encore d'une appropriation de ce paradigme : elles se situent davantage dans une étape intermédiaire marquée par un foisonnement d'offres juxtaposant les STP à l'offre de transport public existante sans en percevoir la systémique, sans percevoir la logique d'innovation liée à la diversité des solutions et à « l'hybridation » des modes de transport à proposer.

5.1.3 La place du Transport à la Demande au sein du foisonnement des initiatives

Lorsque l'on examine l'offre de STP sur le territoire de l'AML, force est de constater que de multiples démarches ont été initiées de manière foisonnante par différents acteurs sans que l'on saisisse toujours bien la logique et les critères d'implantation de ces services.

Cette situation s'explique d'abord par le fait qu'en France la politique des transports est extrêmement cloisonnée du fait des compétences attribuées à chaque niveau de collectivité. Ce découpage n'a pas facilité les approches intermodales et c'est une des raisons qui explique la création du SMIRT en Région Nord Pas de Calais. Jusqu'à présent, chaque collectivité ne peut intervenir que sur la compétence qui lui a été attribuée par la loi : transports urbains de voyageurs pour les EPCI, transports interurbains pour les départements et transports ferroviaires pour les régions. Elle gère alors l'exploitation de son réseau en régie ou choisit de la déléguer à un exploitant.

Notons d'ailleurs qu'au sein même des collectivités, une série d'entretiens menés auprès de techniciens d'AOTU montre que la répartition des STP dans les missions affectées aux services reflète parfois une forte segmentation dans la gestion de ces systèmes qui pénalise leur articulation avec d'autres modes classiques et n'est pas de nature à favoriser une politique de mobilité intermodale (Voir encadré ci-dessous).

Une organisation des STP différente au sein des directions / services des AOT

La prise en compte des STP dans chacune des autorités organisatrices de transports urbains, peut, dès le premier abord, être évaluée par la manière dont sont organisés les services chargés de la question de ces nouveaux modes. Plusieurs cas de figures sont possibles :

- Un service spécifique existe pour traiter uniquement la question des STP. Ce dernier est bien souvent associé aux démarches de PDE : c'est le cas à Toulouse, où, selon Christophe Doucet, responsable du service Politiques des déplacements et accessibilité au sein de la direction générale des services techniques de Tisséo, « *c'est un service spécifique où il y a 2 unités (...), il y a une unité qui traite spécifiquement du covoiturage et une unité qui travaille spécifiquement sur les PDE, sachant que les 2 unités travaillent ensemble régulièrement, mais ça n'est pas vu sous la transversalité* ». Dans ce type d'organisation, les conseillers en mobilité sont spécialisés. À Toulouse le covoiturage est donc perçu comme un enjeu majeur, justifiant sa gestion par un service spécifique.

- Chaque mode de STP est traité dans son intégralité au sein d'un même service. Bien souvent, cette organisation divise les différents STP en fonction de leur mode de fonctionnement (mode motorisé/ mode actif). Ainsi ces directions sont bien souvent chargées, dans le même temps, d'autres aspects des politiques de déplacement alternatifs, comme par exemple les modes doux dans leur globalité. Ainsi, au sein de la Communauté Urbaine de Bordeaux, comme l'indique Émilie Aumont, conseillère mobilité à la CUB, l'autopartage et le covoiturage (ici aussi associés aux PDE) sont traités séparément du VLS : « *mon rôle c'est d'accompagner les démarches de PDE et de faire la promotion de tout ce qui est covoiturage, autopartage, mais pas par exemple le volet vélo, j'ai un collègue qui s'occupe uniquement du vélo* ».

- Tous les STP sont regroupés dans une direction élargie qui traite également la question de modes plus traditionnels. Les STP ne semblent alors pas relever d'un traitement particulier, comme c'est le cas chez Rennes-Métropole où « tout est regroupé au sein d'un service mobilité », d'après Erwan Ranson, responsable du service. C'est également le cas à la communauté urbaine de Strasbourg, où l'on peut trouver un service qui « *s'occupe de la stratégie en matière de déplacement tout mode, ainsi que de la planification notamment avec l'élaboration de document comme le plan de déplacement urbain (PDU)* », d'après Ronan Golias, chef du service déplacement. Dans ces différents cas, les STP sont donc perçus comme faisant partie intégrante d'un système global de déplacements.

- La question des STP est scindée au sein de plusieurs services / directions distinctes, et n'est pas traitée globalement. C'est le cas dans l'agglomération amiénoise, où, selon Anne Legrand, chargée de mission au service urbanisme chez Amiens Métropole, « *il y a un service écomobilité qui traite la question du Vélam, et un service mobilité-transports qui lui a la responsabilité du réseau de bus, du TAD Amétis, mais personne ne s'occupe de ces 2 services simultanément* ». Les enjeux environnementaux associés à la pratique du vélo justifient ici qu'ils soient séparés dans leur traitement des TAD et du covoiturage (Amiens ne possède pas de service d'autopartage). C'est aussi

le cas à Lyon, où Jeremy Martinez, chargé de mission au service déplacements au Grand-Lyon remarque que « *c'est largement réparti dans diverses directions et structures, y compris en dehors du Grand-Lyon.* »

On pourrait ainsi supposer que les AOT qui traitent les STP ensemble au sein d'une même direction ont d'ores et déjà isolé les problématiques spécifiques inhérentes à ce nouveau type de services.

Source : entretiens menés auprès des AOTU

Or cette répartition des compétences entraîne un certain nombre de difficultés et il subsiste aujourd'hui des besoins insatisfaits qui nécessiteraient de proposer un panel de solutions élargi reposant sur une meilleure combinaison et articulation des modes. La rigidité introduite par la répartition des compétences a souvent généré sur un même territoire une juxtaposition des offres selon une logique de réseaux parfois même développées en concurrence car portées par des objectifs et des politiques distincts voire partiellement contradictoires.

« Déjà en matière de mobilité et de transport, il faut savoir qu'on est pas chef de file et qu'on ne fait pas autorité sur le territoire. On a notre compétence sur les routes départementales, sur les transports inter-urbains. Après, la compétence sur le ferroviaire, sur le transport urbain ne nous revient pas (...) Nous on essaie au vu de l'analyse qu'on a faite des problématiques sur les territoires d'adapter notre offre à nous. Et si vous le souhaitez, on peut travailler ensemble pour que vous adaptiez votre offre sur le territoire. Il peut y avoir les soutiens départementaux dans certains cas dans le cadre des contrats de territoire mais on n'a pas le pouvoir ni le rôle d'établir un schéma départemental « Tout-transport »¹¹². »

Cela explique que jusqu'à présent chaque acteur a pris l'initiative de développer sur le territoire de l'AML des STP en fonction de ses propres compétences et possibilités juridiques. En effet, le mode de passation des marchés et les modalités de conventionnement avec les exploitants enferment parfois les autorités organisatrices dans un cadre plus rigide qu'elles ne le souhaiteraient et viennent en quelque sorte brider l'innovation : la logique et le métier des sociétés exploitantes n'ont pas toujours la souplesse souhaitée et la capacité à s'adapter rapidement à l'évolution des demandes. Par exemple, la Délégation de Service Public du Département du Nord couvre la période 2010/2018 et ne permet que des ajustements de l'offre à la marge. Elle introduit par exemple du TAD sur les services du dimanche mais ce TAD est effectué par les mêmes autocars que ceux circulant le reste du temps, ce qui ne donne pas de réelle visibilité en tant que STP ni pour l'utilisateur ni pour l' élu. La mise à disposition de véhicules dédiés n'est pas possible dans la mesure où elle entraînerait un surcoût pour l'exploitant. Par ailleurs la culture professionnelle de petites entreprises familiales exploitantes se regroupant pour répondre aux appels d'offre du Département, reste encore positionnée sur les métiers d'autocaristes et montre des signes de retard par rapport aux procédés d'innovation liées par exemple à la SMART mobilité, au software de la mobilité. L'évolution technologique nécessaire à une approche plus servicielle demande un meilleur ajustement des véhicules et des technologies d'information utilisés, qui apparaît encore largement insuffisant.

Par ailleurs cette segmentation des compétences introduite par la loi, conduit à des organisations de transport qui, intrinsèquement, sont génératrices de dépenses et contribue ainsi à véhiculer l'image

¹¹² Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012.

que les STP coûtent cher. C'est l'exemple des conseils généraux qui n'ont pas la possibilité de développer des services spécifiques de TAD avec des véhicules dédiés parce que les autocars servent prioritairement aux transports scolaires et grèvent largement le budget des transports de ces AOT.

Or, parallèlement en tant que chef de file de l'action sociale, les services des départements intervenant dans ce champ peuvent être amenés dans le même temps à financer des prestations de TAD par l'intermédiaire de subventions accordées à des associations pour les déplacements de publics en difficulté insérés dans des dispositifs de retour à l'emploi. On voit donc qu'au sein d'une même institution, la forte segmentation des politiques et des services est génératrice de dépenses supplémentaires qui pourraient être largement diminuées dans une logique de mutualisation pour répondre aux besoins de mobilité. Il en est de même pour certains secteurs qui interviennent auprès de publics âgés qui organisent des transports souvent en TAD avec accompagnant. C'est l'exemple de la communauté de communes du Pévèle. Ces logiques cloisonnées gagneraient donc largement à être organisées par une autorité en charge de la mobilité. C'est donc bien souvent sur un principe d'équité sociale que sont pointées les limites du système de transport actuel alors que la LOTI visait bien un objectif de droit au transport pour tous. Face à ces défaillances, c'est le milieu professionnel relevant de l'action sociale et de l'emploi¹¹³ qui foisonne d'initiatives sur les questions de transport. Il joue alors le rôle de prescripteurs et s'appuie sur des structures relais pour la réalisation des prestations.

Force est de constater que ces offres de services personnalisés ont vu le jour comme des expérimentations et des réponses au cas par cas, sans que prévalent une politique et une ligne bien établies antérieurement, comme le souligne la Région Nord Pas de Calais qui n'a pas encore défini pour sa part la place que pourraient occuper les STP dans sa politique, si ce n'est dans une logique de rabattement aux gares TER, s'en tenant strictement à sa compétence. Cela illustre bien la prégnance de cette segmentation qui pose des problèmes aux acteurs qui souhaitent s'en abstraire pour mener une politique de mobilité plus cohérente sur leur territoire. Ainsi la Communauté d'Agglomération de Saint Omer (CASO) mentionne par exemple que n'ayant pas la compétence voirie (qui reste communale), elle ne peut développer une politique globale de mobilité prenant en compte à la fois l'offre de transport collectif et les aménagements cyclables.

La situation actuelle montre que chaque AOT a développé ses propres STP sous une entrée différente, en fonction de son champ de compétences : C'est un objectif de solidarité qui prévaut pour le Conseil Général, alors que pour le Conseil Régional, c'est sous l'angle de l'aménagement et des limites à l'étalement urbain que sont envisagées les STP, quand du côté de LMCU, c'est plutôt une logique d'attractivité urbaine qui l'emporte.

Or aujourd'hui l'usage et le développement des STP, on le voit, ne peuvent se penser qu'en articulation et en complémentarité avec les modes de TC existants. Cela demande alors de dépasser les frontières institutionnelles pour réfléchir conjointement, dans une logique territoriale, aux offres les mieux adaptées, tout en optimisant les moyens.

¹¹³ En attestent des associations comme *Bougez vers l'emploi* et toutes les initiatives et prescriptions données par les services de Pole emploi.

5.1.4 L'émergence de politiques globales de mobilité pour l'ensemble des AOT

Lorsqu'on s'intéresse au contexte dans lequel la réflexion sur les STP est envisagée, on constate à travers les propos des personnes interrogées qu'au sein de la plupart des collectivités de l'AML, des travaux sont en cours ou projetés sur la question de la mobilité dans son ensemble (et non plus par segment de transport). Les AOT régionales et départementales parlent de schéma de mobilité durable et non plus seulement, de politiques de transport. Elles s'autorisent à envisager la marche, le vélo, les services à la mobilité dans leur approche régionale ou départementale. C'est l'occasion de repenser l'articulation avec d'autres échelles territoriales, d'autres services (publics ou privés) et de chercher à évoluer dans la posture publique et les actions mises en œuvre.

Ces réflexions sont développées sous l'impulsion de plusieurs facteurs. Dans plusieurs collectivités, cette réflexion a été rendue possible suite à un changement institutionnel et/ou politique. Le renouvellement du personnel politique et notamment l'arrivée d'un nouveau président remet à plat la question des délégations aux vice-présidents. Au Conseil Général du Nord, le nouveau Président, contrairement à son prédécesseur qui avait confié la compétence des transports et infrastructures à deux vice-présidents distincts, a souhaité les accorder toutes deux au premier vice-président, montrant par là une volonté de mener une politique intégrée et transversale. Le Président souhaite ainsi « *une nouvelle approche de la mobilité répondant au mieux aux besoins des nordistes* ». Partant des écarts constatés entre l'offre et les besoins de mobilité, il souhaite apporter des réponses plus ciblées et mieux adaptées aux besoins non satisfaits. Pour cela, le département envisage de travailler sur un mode partenarial avec d'autres collectivités et par d'autres méthodes telles que les appels à projets, comme celui lancé au cours de l'année dernière auprès des acteurs locaux pour susciter des initiatives dans le domaine de la mobilité. Pour cela il s'appuiera sur les conclusions d'une étude réalisée au préalable pour mieux cibler les solutions à apporter en vue de la réalisation d'un schéma départemental de mobilité durable.

La Région s'est également réorganisée. L'arrivée d'un nouveau Directeur Général des Services souhaitant introduire davantage de transversalité dans le fonctionnement de la collectivité a permis d'aborder la question de la mobilité de manière plus transversale entre les politiques menées par la Région. Il est ainsi question de traiter l'articulation entre transports et urbanisme ou encore entre mobilité et santé.

Pour d'autres, c'est à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un document de planification dans le domaine des déplacements, de l'aménagement ou de l'environnement que la question de la mobilité va être envisagée. Ainsi au Pays Cœur de Flandres, c'est par l'élaboration du SCOT et en se projetant sur l'avenir des territoires périurbains qu'a émergé la prise en compte des transports. Le SCOT a permis une remise en cause de la logique d'étalement urbain et « *a permis d'avoir une vision plus globale incluant la mobilité*¹¹⁴ ». Projeter un développement durable du territoire nécessitait selon un chargé de mission du Pays d'avoir une approche intégrée. Un PCET en cours d'élaboration favorise également une prise de conscience des élus de la problématique des gaz à effet de serre et de celle des transports. Néanmoins les principaux freins sont liés à l'absence de compétence du Pays et de moyens financiers pour mettre en place certains services.

¹¹⁴ Entretien de M. Duchaussoy, Pays Cœur de Flandres, 21 février 2012.

Dans chacun des cas, ces changements permettent aux collectivités de questionner leur politique et d'envisager la mobilité comme un nouveau modèle de déplacements qui s'extraie de la simple logique modale qui a prévalu jusqu'à aujourd'hui. Elle tente aujourd'hui dans l'évolution de cette politique à mettre en avant les articulations et combinaisons modales possibles.

« On est sur les ingrédients aujourd'hui de la mobilité et du transport... on les a identifiés : les classiques qu'on connaît, ceux qui sont en train de se développer et qui sont pas juste un effet de mode mais se développeront s'ils répondent bien aux attentes de la population car c'est de ça dont il est question. On fait le choix le plus rationnel pour nous. Donc il y a une étude qui va être lancée en février en vue du schéma départemental de mobilité durable¹¹⁵ ».

Sur le fond et au-delà des changements internes aux institutions, la démarche réflexive sur la mobilité amène certaines AOT à s'interroger sur les nouveaux besoins de déplacements et sur les nouvelles pratiques modales observées dans les territoires.

Cette nouvelle approche développée avec une entrée territoriale et non plus seulement sur une logique de réseau vient transformer les politiques :

« Cette étude va avoir pour but d'étudier territoire par territoire et aussi à l'échelle du département toute l'offre de mobilité qui existe, qu'elle soit routière, de transport inter-urbain, de TER ou de TER-GV, d'autopartage etc... d'évaluer ensuite le besoin de mobilité des citoyens sur le territoire et de mesurer les marges de progrès et de proposer des solutions d'amélioration par territoire pour optimiser les modes de déplacement¹¹⁶ ».

Ce regard sur les territoires permet alors de mettre en avant de fortes disparités qui interrogent les politiques publiques en termes d'équité : on trouve d'une part, des territoires urbains dans lesquels l'évolution des parts modales observées à travers les enquêtes ménages déplacements montre une tendance à la diminution de l'usage de la voiture dans les centres depuis la fin des années 2000, remettant ainsi en cause l'image du tout automobile au profit de l'usage d'une palette de modes alternatifs dans laquelle les STP trouvent leur place. On voit d'autre part, des territoires périurbains et ruraux dans lesquels les usagers captifs de la voiture restent importants et les problèmes de mobilité s'accroissent faute de solutions alternatives.

C'est sans doute à travers cette prise de conscience des inégalités territoriales face à la mobilité que les élus et les politiques peuvent chercher à transformer leurs politiques de déplacements pour les faire évoluer en politique de mobilité durable, prenant en compte à la fois les disparités sociales et les économies à réaliser. Aussi n'est-il pas étonnant que le Département, porteur des politiques de solidarité, soit particulièrement moteur de cette dynamique :

« L'idée de la mobilité sur le département... C'est une équation avec différents ingrédients et on peut moduler sur chaque territoire en fonction des spécificités et des problématiques la façon dont on dépense. L'idée n'est pas d'enlever des crédits ni d'en rajouter... l'idée est de mieux comprendre quelles sont les problématiques de mobilité des individus... comment fonctionnent ils aujourd'hui ? Quelle est la marge d'évolution ? A partir de là, quelle est la nouvelle offre de transport qu'on peut

¹¹⁵ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012.

¹¹⁶ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012.

proposer demain... On le disait tout à l'heure, en fonction des catégories sociologiques, en fonction des lieux d'habitat, les acceptabilités ne sont pas les mêmes, les contraintes non plus, les attentes non plus et dès lors, par territoire, il faut essayer de trouver le meilleur compromis, le compromis optimal qui permettrait d'améliorer l'offre de mobilité, son coût, l'accès au plus grand nombre et son confort¹¹⁷ ».

C'est donc dans cette logique de rationalisation et d'optimisation portée par une politique de mobilité durable, ajustée aux besoins des territoires, que les STP et leur articulation aux autres modes de transport pourraient se développer.

Ainsi, ces politiques publiques de mobilité pourraient permettre l'émergence d'un nouveau modèle de mobilité caractérisé par la multimodalité et l'interopérabilité des systèmes (pédestres, cyclables, TC, voitures...). Néanmoins, elles nécessitent pour cela un certain nombre de transformations des cultures professionnelles des acteurs.

5.1.5 Des innovations nécessaires pour la gouvernance d'un nouveau système de mobilité mais des résistances au changement

Le développement d'un nouveau modèle implique l'évolution des modes de gouvernance. En effet, comme nous l'avons rappelé précédemment, l'organisation et le découpage des compétences dans le champ des transports sont souvent un frein au développement d'un service multimodal. Chaque AOT ne pouvant intervenir que sur le réseau et le mode pour lequel elle a compétence. Une évolution interne aux AOT est proposée par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) qui revendique depuis longtemps le statut d'Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD) pour les AOT, notamment pour confier à ces autorités la possibilité d'organiser des services personnalisés comme l'autopartage, le covoiturage et le vélo en libre-service. Les AOM apportent néanmoins une réponse partielle au problème car le nouveau modèle de mobilité est multimodal et nécessite une combinaison et une articulation optimale non seulement entre des modes organisés par des AOT mais aussi avec des modes gérés par d'autres acteurs privés ou publics.

« Aujourd'hui, c'est un problème de gouvernance. Aujourd'hui, à partir du moment où on veut changer les modes de fonctionnements ou les modes de déplacement ou introduire des combinaisons¹¹⁸ ».

Cette nouvelle mobilité nécessite alors une évolution des manières de « manager » les services de transport pour développer une approche mutualisée où chaque acteur apporte sa contribution. Elle suppose d'introduire beaucoup plus de décloisonnement et de transversalité entre les structures institutionnelles publiques. Elle repose également sur un travail effectué en coordination et en partenariat entre les AOT et avec les acteurs privés (associations, entreprises,...) afin qu'ils définissent conjointement comment sur un territoire donné faire en sorte de proposer à l'usager une meilleure offre de mobilité beaucoup plus cohérente et mieux articulée. En effet *« la multiplication des STP portée par des initiatives privées interroge les fondements de l'organisation des transports en France et notamment la posture publique. Ils sont les témoins d'une évolution nécessaire de la gouvernance de la mobilité et du rôle que peuvent y jouer les collectivités locales »* (CERTU, 2013).

¹¹⁷ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012.

¹¹⁸ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012.

De nouvelles modalités de gouvernance semblent donc à inventer : elles reposeraient notamment sur une logique de partenariat, de contractualisation, de conventionnement entre les acteurs publics et privés qui font encore figure d'exception pour l'instant. Le SMIRT apporte une forme de réponse au sens où il pourrait sans doute être le réceptacle de la concertation entre les AOT. En outre, il pourrait aussi réguler et coordonner les actions publiques et privées pour veiller à une lisibilité de ce nouveau système. Néanmoins il ne donne pas encore aujourd'hui de signe fort en ce sens et il devrait en outre ouvrir les échanges aux autres acteurs concernés publics et privés.

En effet, la transversalité devrait également permettre de faire participer au dialogue les acteurs privés et publics intervenant dans d'autres champs et notamment ceux de l'action sociale et de l'emploi qui sont actuellement initiateurs et prescripteurs de nouveaux services personnalisés. C'est par exemple dans le cadre de contractualisation avec les territoires, que l'on pourrait donner voix au chapitre à des acteurs non dotés de la compétence transports mais intervenant dans l'aménagement et la prospective territoriale. Communautés de communes et Pays pourraient par exemple y participer. La capacité de ces acteurs à développer des offres alternatives dans le champ des services à la mobilité témoigne de leur possible contribution à un nouveau modèle de mobilité.

Cette concertation nécessite donc un bouleversement des modalités traditionnelles d'intervention s'affranchissant des frontières institutionnelles et territoriales pour évoluer vers des pratiques et un système d'acteurs beaucoup plus souples et perméables.

Par ailleurs, l'innovation doit également reposer sur l'évolution des métiers du transport. Ce nouveau système de mobilité n'est possible que si les acteurs du transport (AOT, exploitants, ...) développent leur éventail de métiers pour s'adapter aux nouveaux besoins. Leur champ d'intervention ne se limite plus désormais aux métiers de transporteurs. La SMART mobilité qui est sous-jacente à l'usage des STP nécessite une évolution des métiers dans leur capacité à diffuser et communiquer les données sur différents supports, et dans le même temps ces acteurs doivent aussi être en capacité de s'adapter à des publics ne maîtrisant pas les NTIC, pour apporter des aides à la mobilité fondées sur des logiques d'accompagnement et de formation des publics fragilisés. Les défis à relever sont d'autant plus importants que le développement des STP et d'un nouveau modèle de mobilité se heurte à un certain nombre de résistances.

D'abord le passage d'un système de transport monomodal à un nouveau système de mobilité multimodal ne peut se faire sans avoir résolu la question des dépenses supplémentaires engendrées actuellement par les STP. Or si ces STP représentent actuellement un coût, c'est qu'ils sont conçus comme un service qui vient s'ajouter à ceux préexistants. Les STP sont dans la majorité des cas un service supplémentaire dans l'offre existante. Pour l'instant, ils n'ont pas été conçus comme des services venant se substituer à des services ou lignes devenues inadaptés. Ces services doivent donc être intégrés dans un plan ou schéma de mobilité remettant à plat l'ensemble de l'offre actuelle : ils viendraient alors compenser des manques ou remplacer des matériels ou services inadaptés. C'est par exemple le cas du TAD qui peut venir se substituer à des lignes d'autocars trop peu fréquentées. C'est donc bien dans une logique de rationalisation et d'optimisation que ces services peuvent faire la preuve de leur efficacité sur le plan économique. La transition d'un système à l'autre à court terme n'est d'ailleurs pas toujours aisée du fait des conventions avec les exploitants :

« je tiens à préciser qu'il y a aura pas de révolution non plus dans le réseau Arc-en-Ciel¹¹⁹... il y aura pas de suppressions d'arrêts, de suppressions de lignes à tout va... il y aura avec l'étude, un certain nombre de modifications à certains endroits de parcours pour être complémentaire ou ne plus être doublon par rapport à des transports urbains... on essaiera d'optimiser par rapport aux transports urbains et dans certains cas, quand une ligne sera très peu fréquentée, ce qui est pas l'intérêt de l'exploitant, on pourra raccourcir la ligne sur la partie où il y a personne voir la redéployer autrement ou encore la remplacer par le TAD réalisé par l'exploitant ou par une association 1901. (...) Mais encore une fois, l'idée n'est pas des grands bouleversements économiques, c'est le réajustement¹²⁰».

Ensuite, ces services sont victimes d'une image encore fragile dans la mesure où ils s'éloignent d'un modèle de transport fondé sur un marquage territorial. Les lignes TER et leur gare, les lignes de bus, d'autocars et leurs points d'arrêt... viennent desservir et mailler le territoire, ils offrent des repères physiques visibles d'un service de transport destiné aux habitants d'un territoire auxquels sont particulièrement attachés les élus. Ce n'est pas le cas des STP qui se caractérisent au contraire par leur virtualité.

Pour les élus, passer d'un service de transport collectif matérialisé par des repères physiques à des services virtuels (TAD, covoiturage, ...) reposant sur des technologies informatiques ou téléphoniques peut être vécu comme une dégradation de l'offre et comme un sentiment d'abandon. De la même manière que la fermeture d'un service public, la suppression d'une halte SNCF, d'un point d'arrêt ou de la desserte par une ligne d'autocar sur le territoire communal marque un retrait des services publics auxquels les administrés « ont droit ». Notons d'ailleurs que pour certains élus, les STP apparaissent en contradiction de ce point de vue avec la logique du droit au transport pour tous véhiculée dans la LOTI. C'est par exemple le sentiment ressenti par les élus du Valenciennois qui voient derrière les STP, une individualisation du transport qui entre dans une logique trop « libérale ». Le paternalisme des élus qui caractérise ce territoire (Subra, 1996) s'accorde mal avec la notion d'*empowerment* de la mobilité caractérisée par la capacité d'initiative et la liberté des individus à organiser leur mobilité à la carte, selon leur besoin. Il y a donc des freins psychologiques à lever concernant ce nouveau modèle de mobilité qui ne correspondrait pas à l'idéologie d'égalité de tous devant les services publics de transport.

Enfin, l'usage des NTIC indispensable à ce nouveau modèle de mobilité entraîne un risque d'exclusion de ceux qui ne les maîtrisent pas et risque d'entraîner une fracture sociale très marquée entre les utilisateurs de ce nouveau modèle maîtrisant les technologies et ceux n'y ayant pas accès pour différentes raisons (âge, niveau d'instruction, revenus, territoire non couvert par le haut débit, ...).

Conclusion

Les STP viennent donc contribuer à l'émergence d'un nouveau système de mobilité durable. Néanmoins à l'heure actuelle, beaucoup d'acteurs publics et privés ont développé de multiples services sans qu'apparaisse toujours d'articulation et de cohérence entre ces initiatives. Cela témoigne encore selon nous d'un état intermédiaire, transitionnel, qui n'est pas encore organisé et dont ne se sont pas encore saisies les politiques publiques.

¹¹⁹ Le réseau Arc en Ciel est le nom du réseau de transports interurbains de voyageurs dans le Département du Nord.

¹²⁰ Entretien avec E. Potel et E. Charles, Conseil Général du Nord, 12 janvier 2012.

En tout état de cause, ce nouveau modèle de mobilité nécessitera une évolution des politiques publiques mais aussi des modalités de gouvernance, vers des approches beaucoup plus décloisonnées entre acteurs et une organisation de l'offre adaptée aux enjeux territoriaux. C'est aussi et surtout dans une logique d'optimisation et d'équité de l'offre dans les territoires, qui fait encore trop souvent défaut, que les acteurs devront imaginer et inventer les nouveaux services personnalisés.

En effet, à l'heure actuelle la place des STP dans ce modèle émergent de mobilité est interprétée et déclinée différemment selon les acteurs publics, leurs compétences et leurs politiques. Pour les uns, elle répond à une logique environnementale tandis que pour les autres, à une logique plus sociale. Comme nous allons le voir dans la section suivante, cela se traduit également lorsqu'on étudie les documents de planification et la manière dont les STP sont intégrés tantôt pour un objectif environnemental (Plan Climat, PCET) tantôt avec une orientation plus sociale.

5.2 Quelle est la place accordée aux STP dans les documents de planification ?

Cette partie du travail a consisté à aller chercher des exemples dans d'autres régions françaises afin de voir comment les STP étaient appréhendés par les AOTU d'une manière générale et plus spécifiquement dans les documents d'urbanisme. Pour cela, plusieurs entretiens ont été réalisés soit auprès de communautés urbaines, soit de communautés d'agglomérations. Ce travail a été confié à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL) car elle demandait des compétences spécifiques en matière d'urbanisme. Il a été réalisé en début d'année 2012 (Bereaux et *al.* 2012).

Cette partie du travail a consisté à s'interroger spécifiquement sur la façon dont les services de transport. À cette fin, il a été choisi de cibler des EPCI de taille comparable à LMCU ou disposant également du rôle d'AOT sur leur territoire, et présentant une offre de STP similaire à celle de l'agglomération Lilloise, à savoir un système de vélo en libre-service, d'autopartage, de covoiturage et de transport à la demande. Ces critères ayant été établis, nous avons sélectionné les communautés urbaines de Lyon, Strasbourg, Toulouse, Rennes et Bordeaux. Afin d'approfondir notre réflexion, nous avons souhaité élargir notre panel, en nous orientant également vers de plus petites collectivités présentant un certain nombre de STP, comme celles de Brest et d'Amiens. Au préalable, un entretien a été réalisé auprès de LMCU afin de mettre en relief les points communs et différences entre les villes.

Les entretiens se sont déroulés via le téléphone, et non de visu, pour des raisons pratiques. Certains entretiens ont dû être réalisés en deux fois, auprès de personnes différentes, car certaines questions couvraient des champs relevant de services différents au sein des collectivités. Les éléments qui sont ressortis des entretiens ont été ensuite confrontés à ceux issus de l'entretien avec LMCU.

Pour faciliter la comparaison entre les AOT étudiées, un « tableau de présentation des EPCI » a été constitué sous forme de fiches (Annexe 6). Ce dernier relève l'ensemble des occurrences directes et indirectes liées aux STP au sein des PLU, PDU, Plan Climat, et SCoT¹²¹ et permet de mettre en évidence les différents traitements qui sont accordés aux STP.

5.2.1 Une prise en compte naissante...

L'ancienneté du document : un élément déterminant pour l'intégration des STP

Comme nous l'avons évoqué précédemment, bien que pratiqués en France depuis la fin des années 1990, de manière plus ou moins importante selon les villes, les STP demeurent un type de services relativement neuf, dans la mesure où une réelle diffusion dans la plupart des grandes villes du pays ainsi qu'une démocratisation suffisante pour qu'ils puissent être connus du grand public n'a commencé à se produire qu'à partir de la deuxième moitié des années 2000.

Les documents de planification (et plus spécifiquement les PDU) les plus anciens ne font en toute logique que très peu, voire aucunement mention aux STP. Le caractère trop expérimental de ces services et le peu de succès qu'ils rencontraient à l'époque ne justifiaient pas qu'une mention trop

¹²¹ Sous réserve que ces derniers soient en ligne.

précise soit faite, et encore moins que des prescriptions et objectifs chiffrés à leur sujet soient inscrits dans ces documents. Les agglomérations disposant d'un PDU, d'un PLU ou d'un SCoT dont l'élaboration est antérieure à la fin des années 2000 ne présentent donc, de ce fait que très peu, voire aucune référence à ces nouveaux modes. C'est le cas de Bordeaux, où Émilie Aumont note : « *Nous, on a un PDU qui est ancien puisqu'il date de 2000 (...) dans lequel il y avait par exemple des choses sur le vélo, mais il n'y avait rien sur le covoiturage, l'autopartage, par contre il y avait des choses sur les PDE.* » C'est aussi le cas de Rennes-Métropole. Dans cette communauté urbaine Erwan Ranson avoue les lacunes du document actuel : « *Notre PDU datant de 2007, ces enjeux n'étaient pas pris en compte* ».

Pour les autres communautés urbaines et communautés d'agglomération, la donne est la même. Ainsi, à la communauté urbaine de Strasbourg, et à la communauté d'agglomération d'Amiens-Métropole où le PDU date de 2000 ; à la communauté urbaine du Grand Toulouse où il date de 2001 ; et à la communauté d'agglomération de Brest-Métropole Océane où il date de 2002, on ne retrouve que très peu d'occurrences aux STP. Toutefois ces insuffisances tendent aujourd'hui à se résorber.

Une préoccupation de plus en plus importante

De fait, les AOT se sont aperçues que la pratique de ces nouveaux services est de nature à s'intensifier dans l'avenir, puisque cela répond d'un changement des mentalités inhérent au contexte de forte augmentation du prix des carburants, et à la prise de conscience de la menace que représentent les gaz à effet de serre. Il devient de ce fait important pour les AOT de suivre et de canaliser ce processus à travers leurs documents de planification. Ainsi, bien qu'aujourd'hui les STP ne soient pas très largement évoqués dans les PLU, PDU, et SCoT, une véritable volonté politique semble s'affirmer. Antoine Stouff, directeur des transports et déplacements chez Brest-Métropole-Océane, note à cet effet qu'« *aujourd'hui on n'est pas dans la mise en œuvre réelle du concept mais il y a un potentiel à terme. Par contre, ça peut faciliter indirectement le maintien d'un système de vie dans lequel on n'est pas propriétaire de la voiture. On utilise le vélo, la marche à pied, le bus, et puis de temps en temps la voiture en complément pour permettre de répondre à tous les besoins. Pour le moment on n'en est pas là. On voit bien la manière dont ça fonctionne dans la plupart des villes. Aujourd'hui, on ne s'est pas lancé dans un système d'autopartage financé par la collectivité, on a plutôt tendance à attendre. Par contre dans le futur PDU, la chose sera affichée comme faisant partie des études à mener et surtout on a toujours affiché auprès des opérateurs d'autopartage que dès qu'ils souhaitaient s'installer à Brest on les accompagnerait* ». De même à Lyon on indique : « *Nous, on a un problème de révision du PDU qui tarde un peu, on a un PDU qui est ancien et on attend avec impatience sa révision pour pouvoir prendre en compte tous ces nouveaux services déjà mis en œuvre et l'alimenter de nouvelles réflexions et de nouvelles orientations qui ne sont pas les mêmes que ce qu'on pouvait avoir il y a 7 ans* ».

Quoi qu'il en soit, un nouvel outil réglementaire devrait désormais améliorer la situation, il s'agit de la Loi Grenelle I, d'après laquelle les collectivités sont tenues d'« *encourager, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage, de la marche et du vélo* » (Article 12). C'est ce que Christophe Doucet nous fait remarquer dans le cas de Toulouse : « *en application des lois Grenelle, le PDU est également obligé d'intégrer ces nouvelles*

pratiques, aujourd'hui on ne peut plus sortir un PDU sans évoquer le covoiturage et l'autopartage. De toute façon, on y est tenus réglementairement. Mais sur l'agglomération toulousaine, les élus y sont venus petit à petit mais ça a été inséré dans le dossier de PDU plus par nature et pas sur une demande d'élus »

Toutefois, nous verrons par la suite que même si des outils réglementaires forts pourraient garantir l'inscription des STP dans les documents d'urbanisme, on peut se poser la question de leur impact réel sur la pratique de la mobilité personnalisée. Ainsi, à la Communauté Urbaine de Rennes-Métropole, Erwan Ranson est d'avis que covoiturage, autopartage, TAD et VLS « *n'ont pas besoin d'être mentionnés pour être pratiqués* ». Cette vision tendrait à faire des volets déplacements des documents d'urbanisme, et plus précisément du PDU, de simples guides destinés à la pratique de la mobilité plutôt que des outils réglementaires prescriptifs.

Les raisons expliquant la montée en puissance des questions liées aux STP dans les documents de planification

Comme nous l'avons vu, la prise en compte des STP dans les documents d'urbanisme reste faible et en conséquence on n'y retrouve que peu de citations. Cet état de fait est en évidence destiné à évoluer positivement. Il nous faut donc désormais identifier les facteurs susceptibles d'expliquer ce renouveau dans les agglomérations. Ainsi, après les entretiens effectués avec les différentes autorités organisatrices de transports urbains, nous pouvons dégager deux facteurs de prise en compte, à savoir, la volonté politique, et les pratiques préexistantes.

Deux AOTU nous ont clairement affirmé que les volontés politiques au sein de leur agglomération constituaient le principal motif de prise en compte des STP. C'est le cas d'Amiens-Métropole : « *Le facteur explicatif c'est qu'il y a une vraie volonté politique de réduire l'utilisation de la voiture particulière, une vraie volonté d'augmenter la part modale du vélo, et également la part modale des transports collectifs* ». Au Grand-Lyon, des propos similaires ont pu être tenus, de fait le technicien compétent déclare : « *C'est à la fois une volonté politique nationale (avec le Grenelle) et locale* ».

Face à cela, une AOTU a au contraire mis en avant l'antériorité des pratiques de mobilité sur son agglomération comme facteur de bonne prise en compte. Il s'agit de Rennes-Métropole : « *Ce sont plutôt les pratiques qui depuis un peu plus d'une dizaine d'années ont été le moteur de tout ça* ».

Deux autres AOTU, plus nuancées, estiment que les facteurs expliquant la récente prise en compte des STP au sein des documents de planification tiennent à la fois des pratiques des usagers, mais aussi aux volontés politiques. C'est le cas du Grand-Toulouse, à travers Tisséo, le délégataire de service public : « *Sur l'agglomération toulousaine c'est clairement l'évolution des pratiques et puis également l'implication du SMTC dans certains projets européens, qui nous ont fait étudier la mise en œuvre d'agences de mobilité, de covoiturage, d'autopartage, de services vélo,... (...) tout cela a été étudié dans le cadre de projets européens dans lesquels on a été leaders, avec des partenariats espagnols, italiens, portugais et donc on a étudié, on a validé ça. Ce sont des élus qui ont validé in fine, et ça a fonctionné. Les gens nous le demandent, et ça prend, donc on renforce cela dans notre PDU* ». C'est également le cas de la Communauté Urbaine de Bordeaux : « *C'est d'une part lié aux pratiques, mais c'est aussi parce qu'on se rend compte qu'on ne peut pas développer à l'infini des infrastructures, que c'est coûteux et qu'on ne peut pas forcément desservir tout le monde et que ces*

nouveaux services sont des bonnes alternatives à des aménagements plus lourds. Nous, à la CUB il y a une réflexion : notre président a lancé un grenelle des mobilités, donc en ce moment on a des acteurs du territoire qui se réunissent pour travailler et partager des idées par rapport à des thématiques liées à la mobilité et cette démarche est partie aussi du fait qu'on sait très bien qu'on ne va pas pouvoir indéfiniment construire des infrastructures, amener du tramway chez tout le monde, etc., et du coup il faut diversifier le panel de solutions qui est proposé aux gens et les inviter à comprendre qu'il faut parfois choisir et qu'on n'est pas toujours obligé de prendre le même mode de transport tous les jours, etc. ».

Finalement, nous pouvons donc dire que la prise en compte des STP au sein des documents de planification, répond d'une imbrication entre l'antériorité des pratiques, et la volonté politique, l'une entraînant l'autre et réciproquement.

5.2.2 ... orientée avant tout vers des préoccupations environnementales et sociales

Que ce soit dans le discours des personnes interrogées ou dans les références relevées au sein des documents d'urbanisme, le développement des STP est dans la majeure partie des cas, évoqué sous un angle environnemental mais aussi social. Afin d'étayer cette thèse nous pouvons nous appuyer sur la réponse formulée par nos interlocuteurs à la question « *Sous quels aspects les STP sont-ils abordés sur votre territoire ?* », on constate bien souvent que ces deux enjeux sont mis en avant.

Certains EPCI conçoivent les STP comme des modes essentiellement écologiques

Au cours d'un entretien réalisé auprès Mme Brabander de la Communauté d'agglomération d'Amiens, à cette question sur les enjeux liés aux STP, nous avons pu remarquer que contrairement à ce qui était évoqué dans un premier temps, à savoir que les STP étaient envisagés sous trois aspects différents « *disons qu'il s'agit à la fois de l'angle environnemental, économique et social* », la suite de la réponse nous oriente fortement vers l'aspect environnemental de ces services.

En effet, il est rappelé une fois encore que la mise en place de ces modes de transport, permet avant tout de limiter les pollutions, notamment celles liées à « *l'autosolisme* » : « *Sur la ville centre, on a des distances qui sont quand même assez courtes et donc l'idée c'est d'inciter les gens à utiliser d'autres modes de transport que leur voiture pour se déplacer [...] inciter les gens à utiliser les TC, à utiliser le covoiturage, à utiliser leur vélo, à utiliser la marche à pied, donc oui l'angle environnemental parce qu'il faut qu'on réduise la pollution, les consommations d'énergies* ».

Jérémy Martinez du Grand Lyon, évoque quant à lui directement un « *enjeu de développement durable et de report modal par rapport à la voiture* », ceci étant clairement lié à une volonté de « *réduction des pollutions atmosphériques* » causées par une utilisation excessive de la voiture individuelle.

Les STP : un aspect social complémentaire des enjeux écologiques

Au gré de nos différents entretiens, nous avons pu identifier un autre enjeu lié à l'adoption de services de transport personnalisés, notre interlocuteur au sein de Brest Métropole renvoie les STP à leur rôle social « *on y va progressivement, en service plutôt de nature sociale à destination des personnes âgées* ». Il faut toutefois nuancer cette réponse dans la mesure où il est question ici du TAD, qui revêt par nature un aspect beaucoup plus social que les autres services de transport

personnalisés. Malgré tout dans bien des réponses, le social reste indissociable de l'aspect environnemental. Dans le cas de Rennes, Erwan Ranson du Service déplacements de Rennes Métropole, répond clairement que « *l'objectif principal sous-jacent étant la réduction de la place de l'automobile, ce sont donc des enjeux environnementaux par la réduction des GES que cela implique, mais ce sont aussi des enjeux sociaux car ça peut rendre service à des populations qui n'ont pas accès à une voiture personnelle* ». On retrouve cette ambivalence sur le territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux, où le développement des STP, notamment à travers le PDU, revêt un aspect écologique et social une fois encore « *Dans le PDU existant c'est lié à des enjeux plutôt sociaux, lié à de la communication et à de la formation. Mais il est quand même largement obsolète. Aujourd'hui les choses, je pense, ont changé et ce serait peut être plus lié à des enjeux sociaux et environnementaux évidemment* » (E. Aumont, Chargée de mobilité, Communauté Urbaine de Bordeaux).

Adéquation entre le discours des techniciens et les documents d'urbanisme

Si on s'intéresse d'un peu plus près aux documents d'urbanisme, et ce quelle que soit leur nature, on peut rapidement constater que les références aux STP renvoient à ces deux thématiques.

- L'environnement tout d'abord, est abordé de manière plus ou moins directe.

En effet il peut s'agir d'une référence claire à l'aspect environnemental de ces services de transport, comme c'est le cas dans le PDU du Grand Strasbourg où il est clairement écrit que « *Pour lutter contre les gaz à effet de serre, la collectivité incite les citoyens à utiliser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage...)* ».

Dans bien d'autres cas, le rôle environnemental des STP tient au fait qu'ils sont des alternatives à la voiture individuelle et leur déploiement participe à la réduction de leurs nuisances (engorgement, pollution..). Par exemple dans le PADD du SCOT du Grand Amiénois où « *il s'agit de promouvoir les services à la mobilité, solutions alternatives à la voiture solo, d'initiative publique ou privée, comme le covoiturage, l'autopartage, le prêt de vélos et de véhicules électriques, ainsi que l'information multimodale et le conseil en mobilité auprès des particuliers, entreprises* ». On retrouve cette idée dans le projet de révision du PDU du Grand Toulouse, où une partie intitulée « *Maîtriser l'usage de la voiture* », propose de « *Développer le covoiturage, l'autopartage et encourager d'autres manières d'utiliser la voiture particulière afin de réduire le nombre de déplacements réalisés en voiture* ».

Ces différentes observations nous ont amené à nous pencher plus spécifiquement vers les Plans Climat, des différentes Communautés Urbaines interrogées. Il est assez symbolique de retrouver des références aux STP dans ce type de document, véritables plans d'actions partenariaux, exposant différents moyens permettant de lutter contre le réchauffement climatique à l'échelle locale.

Le plan climat de la Communauté Urbaine de Bordeaux est composé de plusieurs fiches actions thématiques, décrivant les objectifs à atteindre et les mesures nécessaires pour y parvenir. Deux d'entre-elles, portant sur les déplacements, évoquent l'usage du covoiturage et de l'autopartage comme de bons moyens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. « *Les impacts sur le climat, la qualité de l'air, la congestion mais aussi sur l'espace disponible dans l'agglomération seraient bien moins significatifs si le taux de remplissage moyen par voiture s'améliorait. En contribuant au développement du covoiturage, la CUB souhaite répondre à ces enjeux* » (Plan Climat de la CUB, fiche n°8, intitulée « *Encourager le covoiturage* »).

« *Considérant qu'il restera toujours une part non négligeable des habitants et usagers de la zone urbaine qui ne pourra se passer d'un véhicule particulier, il est nécessaire de rechercher les options favorisant un usage différent et peu émetteur de ces véhicules. L'autopartage est une solution pouvant permettre d'éviter l'achat d'un véhicule et d'économiser les coûts d'entretien et d'immobilisation qui y sont liés* » (Plan Climat de la CUB, fiche action n°9, intitulée « *Faciliter les autres usages alternatifs de la voiture autopartage et véhicules électriques* »).

Le plan climat du Grand Lyon reprend lui aussi cette idée de démocratiser ces modes de transport, notamment à travers les PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise) : « *Proposer aux salariés une réduction de l'abonnement TCL (Transports en Commun de Lyon), limiter les places de stationnement, créer une centrale de covoiturage...* ». Ce constat nous ramène une fois de plus aux propos de nos différents interlocuteurs, qui associent majoritairement le développement de ces modes de transport à des problématiques écologiques.

- L'enjeu social des STP apparaît également dans les documents, où il est souvent associé à un aspect plus géographique, puisqu'il s'agit souvent d'étendre le réseau de transport vers des espaces moins bien desservis.

Dans certains cas, le document cible directement un type d'usagers, par exemple dans le SCoT du Pays de Brest : « *Sur les parties les plus rurales du pays de Brest l'opportunité d'une offre à des destinations des personnes âgées/handicapées, notamment du transport à la demande, devra être étudiée* ». Dans d'autres documents ni le territoire à desservir, ni les usagers ne sont définis de manière explicite : « *Améliorer l'accessibilité, dans les communes périphériques notamment grâce à la pratique du vélo et la mise à disposition d'une offre d'autopartage plus conséquente* » (In PDU de Strasbourg). « *La mise en place de services à la demande pour des secteurs difficilement desservis par le réseau permettra une accessibilité à toutes les fonctions urbaines à un coût raisonnable* » PDU Bordeaux. Globalement d'un point de vue social, le développement des STP s'apparente plus au désenclavement des territoires moins densément peuplés, en complément de l'offre de transport existante.

L'agglomération de Toulouse : la notion d'intermodalité indissociable des STP

Toutefois malgré les nombreuses similitudes entre les différentes AOT, dans la façon dont elles abordent la question des STP dans leurs documents de planification, un de nos entretiens semble nous indiquer un autre enjeu. En effet dans le cas du Grand Toulouse, la conception des STP renvoie à une autre notion, celle de l'intermodalité. Cet élément même s'il a pu apparaître au cours d'autres entretiens, n'a pas été envisagé aussi directement comme une des explications au développement des STP, ailleurs qu'à Toulouse. À cette question sur les enjeux liés aux STP, Antoine Verdier, nous a directement répondu qu'« *aujourd'hui quand on travaille sur les nouvelles mobilités, on travaille surtout par rapport à la question du report modal, c'est à dire que lorsqu'on veut développer le piéton, le vélo, le covoiturage ou l'autopartage, ça ne veut pas forcément dire que les usagers abandonnent les transports en commun* ». Cette idée est également renforcée par quelques citations du projet de révision du PDU, qui appuient la volonté de compléter l'offre en transport existante, comme par exemple : « *Les lignes régulières ne sont ainsi que quelques maillons des chaînes de déplacement résultant des possibilités de liaison avec le vélo, l'autopartage, le covoiturage* ». Il est bon de rappeler que si pour Toulouse, un nouvel enjeu semble apparaître, ceci tient sûrement à l'organisation même de la compétence Transport, déléguée par la Communauté Urbaine à son

exploitant, Tisséo. La prise en compte des STP est donc envisagée en vue d'une efficacité globale du réseau. De plus, même dans le cas de Toulouse qui semble se démarquer des autres villes interrogées, l'aspect environnemental est clairement identifié aussi bien dans le discours, que dans le PDU. Comme le souligne Mr Verdier : « *On s'aperçoit que sur le PDU, les NSM ne sont envisagés que sous un angle environnemental, c'est à dire qu'on les présente comme un bénéfice pour l'environnement* ».

Une des hypothèses qui pourrait expliquer la prépondérance de l'aspect environnemental des STP tels qu'ils sont évoqués dans les documents d'urbanisme, est peut-être lié à la montée en puissance des préoccupations écologiques, qui tendraient à démocratiser ce type de services de transport, grâce à leur aspect plus respectueux de l'environnement. Là encore Mr. Verdier met en avant la part importante liée à la communication sur ces STP, qui s'oriente souvent vers des thèmes d'actualité, facilement appropriables par la population, tel que la protection environnementale : « *Quand on communique sur le covoiturage et l'autopartage, il y a des actes de communication effectivement sur l'environnement* » *on fait 10 000 km en moins par mois donc on rejette moins de x tonnes de co2 par jour pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air* ».

5.2.3 La planification territoriale : un outil limité ?

Nous avons pu noter auparavant dans notre étude, que la question des STP rentrait de plus en plus au cœur des préoccupations des collectivités territoriales. Ainsi il a été démontré que plus les documents de planification étaient récents, plus le nombre d'occurrences aux modes de transports personnalisés était important. Pour autant, au vu des diverses réponses collectées lors de nos entretiens semi-directifs, il semblerait que la prise en compte des STP au sein des SCoT, PLU, PDU, et autres Plan Climat, soit aujourd'hui encore insuffisante et ne permettent pas réellement de fournir un cadre suffisant à leur développement.

Une prise en compte se limitant à de simples orientations

Tout d'abord il est à remarquer que la totalité des métropoles interrogées intègrent la problématique des STP au sein de leurs documents de planification, uniquement par l'intermédiaire de grandes « orientations ». Il s'agit certes de ce que nous attendons d'un PDU et d'un SCoT, qui rappelons-le n'ont pas vocation à « imposer ». Cependant nous pourrions attendre de ces documents qu'ils définissent plus précisément leurs attentes politiques. En d'autres termes le développement des modes alternatifs tels que le covoiturage, l'autopartage, le TAD, et le VLS, ne répond pas au sein de leur documents stratégiques, à des objectifs chiffrés. De même en ce qui concerne les PLU, l'intégration de la question des STP, dépend d'une ligne directrice définie par la collectivité, (bien souvent comme nous l'avons vu auparavant celle-ci correspond à une philosophie de réduction des inégalités sociales, et des GES), et non de servitudes. Tout est suggéré, rien n'est imposé. De fait nous pouvons remarquer au sein des tableaux de présentation des EPCI, vus auparavant, qu'aucun chiffre n'apparaît. Par exemple il peut être écrit au sein d'un PDU que la communauté urbaine doit « favoriser [de manière générale] le covoiturage », sans pour autant définir un nombre minimum d'aire de covoiturage à créer, ou encore imposer une règle imposant un nombre d'emplacements réservés au covoiturage pour toutes nouvelles constructions. La prise en compte des STP au sein des documents de planification reste donc suffisamment vague pour ne pas être prescriptive. Ces propos sont illustrés par plusieurs techniciens opérant sur des territoires divers. Ainsi Antoine Verdier du Grand Toulouse déclare très clairement: « *On a plus des occurrences indirectes dans la mesure où on*

a dans les PADD des orientations qui sont de limiter l'usage de la voiture, en limiter les déplacements, renforcer la mixité et les centralités et aménager l'espace public, donc on est bien entendu dirigés vers les modes doux et la diminution de l'usage de la voiture et on n'a pas explicitement, sauf dans certains cas communaux, cité le développement de services de ce type-là, on a les TAD qui montent bien dans les parties communales des PADD, mais voilà ça s'arrête là en fait ».

De même Monsieur Martinez du Grand Lyon affirme : « *Le PDU a été révisé en 2005 [...] Ce document on ne peut pas vraiment dire qu'il prenne en compte ces nouveaux services. Il y avait l'idée peut être de mettre en jeu des choses comme ça, mais il n'y avait pas précisément de choses qui étaient prévues en termes d'actions* ». Certains techniciens ont identifié ce manque, et estiment qu'à l'avenir il sera nécessaire d'inclure des objectifs chiffrés pour répondre aux ambitions politiques fixées par les élus. Ainsi Coraline Brabander d'Amiens Métropole déclare : « *Il est clair que dans le prochain PDU, il faudra qu'on se fixe des objectifs, par exemple multiplier par deux l'utilisation du VLS sur Amiens..., sinon les actions nous ne les mettrons pas en place* ». De plus, Monsieur Martinez affirme : « *Un document tel que celui-là (le PDU) se doit de fixer des objectifs, c'est même la loi finalement qui l'oblige à donner des objectifs à atteindre* ». À ce jour, seule la communauté urbaine de Bordeaux semble se distinguer. En effet, la CUB, à travers son récent Plan Climat, a déterminé plusieurs objectifs chiffrés à atteindre à l'horizon 2020. Ainsi il est inscrit qu'en matière de covoiturage par exemple, il faille : « *Augmenter progressivement le taux de remplissage des véhicules particuliers circulant sur le territoire de la CUB pour passer de la moyenne actuelle de 1,43 passager par véhicule au taux moyen de 1,66 passagers par véhicule en 2014 puis de 2 passagers par véhicule en 2020* » (In Plan climat de la CUB, fiche actions, mobilités des personnes, action 8, « *Encourager le covoiturage* », p.10), ou encore : « *Engager une étude sur les conditions qui permettraient de réserver la 3ème voie de la rocade aux transports collectifs et au covoiturage* » (Plan climat de la CUB, fiche actions, mobilités des personnes, action 2, « *Développer les liaisons périphériques* », p.4). D'autre part, il est écrit que les modalités de développement de l'autopartage seront étudiées, notamment à travers la réalisation d'un benchmarking, et la mise en place d'un abonnement combiné TBC+autopartage. (Plan climat de la CUB, fiche actions, mobilités des personnes, action 9, « *faciliter les autres usages alternatifs de la voiture autopartage et véhicules électriques* » p.11). Cependant comme nous le soulignons précédemment la CUB fait aujourd'hui figure d'exception, et semble être la seule à se donner de réels objectifs chiffrés. Toutefois il apparaît que cette prise en compte que l'on pourrait qualifier de « limitée », tient à la nature même des documents de planification. Nous allons donc désormais nous attacher à démontrer cette idée.

Les documents de planification : une portée juridique et une temporalité inadaptées ?

Après un tel constat nous pouvons légitimement nous demander si les documents stratégiques locaux permettent d'encadrer convenablement le développement des STP. Ainsi bien que l'objectif des PDU, des PLU, et des SCoT soient justement d'offrir des réponses aux enjeux liés à l'aménagement du territoire, de l'avis des techniciens interrogés la problématique des STP ne peut tenir du rôle des documents de planifications, et ce essentiellement pour trois raisons.

Tout d'abord, la **portée juridique** de ces documents ne permet pas d'imposer de règles favorisant l'usage du covoiturage, de l'autopartage, du TAD, et du VLS. Les PDU et les SCoT ne sont pas directement concernés par ce paragraphe, puisque comme nous l'avons dit auparavant, ces derniers n'ont pas vocation à fixer des normes. En d'autres termes, ce sont purement des documents d'orientations. Cependant, nous pourrions raisonnablement attendre que le PLU, lui, dans sa partie

« Règlement » évoque les STP, et ce notamment afin de respecter les grands principes fixés par les PDU et les SCoT concernant cette problématique. Toutefois un des résultats de notre étude, tend à signaler que tel n'est pas le cas. Ainsi la plupart des personnes interviewées ont pointé ce problème.

De fait, Antoine Verdier du Grand Toulouse déclare : *« C'est vrai que le PLU au point de vue purement réglementaire a des conséquences limitées, mis à part l'article 12, où on va pouvoir moduler les règles de stationnement. A la limite faire des OAP, je crois qu'elles sont d'ailleurs proscrites en matière de déplacement, mais ça n'est pas encore certain de pouvoir les faire. Et donc il nous reste le PADD, c'est à dire la profession de foi »*. Dans le même esprit Monsieur Golias, technicien à la CUS ajoute : *« On essaye aussi sur le logement d'aller un peu plus loin dans la réduction de la motorisation et le passage de « l'automobile propriété » à « l'automobile utilisée », l'autopartage est clairement ciblé. Mais juridiquement on s'est rendu compte qu'on ne pouvait pas obliger à construire un nombre de places d'autopartage »*. Certaines métropoles telles que celle d'Amiens regrettent cette limite juridique. Ainsi Anne Legrand indique : *« Il faudrait que ça soit pris en compte dans le PLU, pour que les prochains bâtiments par exemple, intègre du stationnement réservé au covoiturage. Il est clair que ça faciliterait son usage »*. La prise en compte des STP dans les documents de planification se confronte donc directement aux limites du code de l'urbanisme. Finalement, il semblerait donc qu'afin d'accompagner et de normer le développement de ces pratiques de mobilité au sein des documents stratégiques locaux, il faille interroger d'autres pans de la juridiction française. Il s'agit là d'ailleurs d'une idée que Monsieur Doucet du Grand Toulouse confirme : *« Les PLU c'est de la réglementation urbaine, ça n'est pas forcément le bon outil. [...] Il faut viser clairement les codes de la construction, les codes de la route, il faut viser les codes de l'activité »*. Dès lors nous comprenons que malgré la volonté de certains EPCI de mieux prendre en compte les STP au sein de leurs documents de planification, ces derniers se heurtent aux limites de leur domaine de compétences. Ainsi avant d'être traduite au sein des documents locaux, la problématique des STP doit être traitée à l'échelle nationale. Madame Aumont, conseillère en mobilité à la CUB confirme ces propos en déclarant : *« Sur l'autopartage par exemple, je sais que les documents ne sont pas suffisamment précis et que même au niveau national il y a des cadres par rapport au stationnement notamment qui sont insuffisants. Ça, n'est donc pas que le document de planification local, il y a des fois où il y a des manques même nationalement. Il faut qu'il y ait un cadre national pour que nos documents puissent aussi s'adapter »*. Bien que comme nous l'avons vu auparavant, la question des STP ait été envisagée au sein des lois LOTI, LAURE, SRU, ou encore Grenelle, il semble donc que les techniciens ressentent une inadéquation entre les objectifs qui ont été déclarés, et les outils mis à leur dispositions. En d'autres termes, une plus grande intégration du covoiturage, de l'autopartage, du TAD, et du VLS au sein des documents de planification nécessiterait une réforme nationale des divers codes liés à l'aménagement du territoire.

Autre élément expliquant que la problématique des STP ne peut relever des documents de planification territoriaux : la **temporalité**. En effet, ces modes de déplacement se caractérisent encore aujourd'hui par leur nouveauté (cf. le terme NSM du CERTU). Par conséquent ils n'ont cessé de se développer, sans même parfois que l'on ne l'ait anticipé. Sur un territoire le nombre d'initiatives de STP peut donc se multiplier en quelques années... Dès lors les documents de planification dont le rôle est d'établir une vision à long terme peuvent-ils intégrer ces modes de déplacements ? Ne risqueraient-ils pas de devenir obsolète trop rapidement ? Certaines AOTU s'interrogent. Ainsi Madame Aumont de la CUB nous explique : *« Ça fait plusieurs années que je touche à ces sujets là (STP), et ça bouge beaucoup. Je me pose donc des questions, je me demande si*

finalement la temporalité des documents planification est bien adaptée, ou est ce qu'il ne faut pas être justement un peu visionnaire ou suffisamment larges pour englober les nouvelles pratiques qui pourront être suscitées. »

De même, Antoine Stouff de Brest Métropole Océane affirme : « *Le PDU c'est élaboré pour 10 ou 20 ans et 20 ans c'est assez long, j'imagine qu'il y aura des évolutions dans le domaine des transports et que ça ne sera pas forcément inscrit dès le départ dans le PDU, il y aura peut-être des choses à faire »*. Il existe donc clairement un décalage entre l'échelle de projet de STP (court terme) et l'échelle du projet politique (moyen terme). Du point de vue de la prise en compte des STP au sein des documents de planification, cette inadéquation d'ordre scalaire peut provoquer une certaine frilosité politique. En effet certains techniciens au vue du foisonnement actuel de ces modes de déplacements sur leur territoire, alors même qu'il s'effectue en autonomie, estiment qu'il n'est peut-être pas indispensable d'intégrer ces derniers au sein de leurs documents stratégiques. Ainsi Monsieur Ranson de Rennes Métropole explique : « *Pour l'instant le PLU ne constitue pas une contrainte au développement de ces services et bien que le PDU ait 5 ans, ce qui est vieux par rapport au développement récent de ces services, cela ne les a pas empêché de se développer ? Après on pourrait en effet intégrer des objectifs, mais pour l'instant ça marche comme ça, alors à quoi bon ? »*. Antoine Stouff ajoute : « *Il est bien constaté partout que les PDU devraient se donner des objectifs chiffrés. Avant d'arriver à faire voter ça bon courage. Par contre l'impression que j'ai c'est que ce n'est pas obligatoirement nécessaire »*.

Toutefois ce manque d'engagement peut aussi s'expliquer par des **raisons économiques**. Ainsi dans le cas du Grand Toulouse, l'EPCI a délégué sa compétence « déplacement », et donc la rédaction de son PDU, à l'exploitant du réseau urbain, à savoir, Tisséo. Or nous savons que ces acteurs ont tendance à ne pas mettre en avant des solutions comme le TAD, car ce mode de déplacement est très coûteux à l'exploitation. Il est donc fort probable que Tisséo a cherché à limiter les occurrences aux STP dans le PDU. Il s'agit dans ce cas précis d'un problème de gouvernance. Cependant cette vision pessimiste se doit d'être nuancée. En effet, bien que l'accompagnement au développement des STP soit aujourd'hui insuffisante au sein des PLU, PDU, et SCoT, il nous faut signaler que les documents de planification tels qu'ils existent, et tels qu'ils peuvent évoluer restent des outils intéressants.

5.2.4 Comparaison avec l'agglomération lilloise et conclusions

Partant de l'étude des STP dans l'agglomération Lilloise et plus précisément du constat de leur prise en compte émergente, mais somme toute assez restreinte dans les documents de planification, nous avons cherché à étudier les pratiques d'autres collectivités. Après réalisation de plusieurs entretiens, il apparaît que l'intégration de la problématique des STP par LMCU suit une tendance globalement similaire aux autres EPCI de même importance

Tout d'abord si LMCU et la plupart des communautés urbaines interrogées comptabilisent quelques références aux STP dans leurs documents communautaires, c'est en partie lié à l'émergence ou la réémergence de ces modes durant cette dernière décennie. De ce fait dans la génération précédente de documents d'urbanisme, adoptée au début des années 2000, la question des STP est quasi-absente. LMCU ne déroge pas à cette tendance, en effet son PDU adopté en 2011, expose de nombreuses orientations en termes de STP, notamment sur l'autopartage et le covoiturage.

En revanche là où LMCU se démarque un peu des autres, c'est justement sur les enjeux de la prise en compte, car les STP sont clairement envisagés (notamment dans le PDU) sous l'angle de l'intermodalité, comme de véritables modes de transport en complémentarité avec le réseau existant. Mise à part la communauté urbaine du Grand Toulouse, dans les EPCI interrogés lorsque les STP sont pris en compte, ils sont souvent associés à des enjeux environnementaux ou sociaux, plutôt réducteurs quant à la véritable nature de ces services. On peut donc dire que LMCU dispose d'une certaine avance en terme de prise en compte des STP dans son PDU, toutefois on peut tout de même nuancer ce résultat par le fait que LMCU dispose du PDU le plus récent de tous les EPCI interrogés. L'ensemble des EPCI révisant actuellement leurs documents d'urbanisme devraient tous arriver au même degré de prise en compte durant ces prochaines années.

Cependant tous les entretiens convergent vers le même constat, à savoir que cette prise en compte des STP dans la planification territoriale se heurte au caractère évolutif de ce type de services, créant une inadéquation entre des documents plus ou moins figés et des pratiques qui changent très rapidement, notamment grâce aux technologies de l'information et de la communication.

Les STP peuvent donc se développer en dehors des réglementations, même si l'inscription de quelques orientations dans les documents d'urbanisme permet de fixer les bases de leur développement. Les différents documents de planification peuvent donc sembler quelque peu limités face aux problématiques induites par les STP. De plus, malgré les évolutions réglementaires qui visent à l'avènement d'un urbanisme plus « global », l'intégration des STP aux politiques urbaines ne semble pas évidente. En effet, nous avons pu constater auprès de plusieurs techniciens de la Communauté Urbaine de Bordeaux qui réalise actuellement un PLU intercommunal intégrant en son sein le PDU et le PLH, comme le préconise le Grenelle de l'environnement, que cette pratique ne contribue pas obligatoirement à l'intégration au cœur des politiques urbaines du développement des STP.

5.2.5 De l'état des lieux aux nouvelles réflexions engagées

Nous venons de montrer que la prise en compte des STP au sein des documents d'urbanisme était limitée par la nature même de ces derniers (portée juridique et temporalité). Pour autant, la plupart des techniciens interrogés nous ont démontré que les PLU, SCoT et PDU devaient tout de même intégrer cette problématique car ils pouvaient permettre de répondre à d'autres objectifs, notamment d'ordres informatifs, et pédagogiques. Ainsi Monsieur Doucet du Grand Toulouse affirme : « *En terme de politique générale, ils peuvent (les documents de planification) les porter, ils peuvent être pédagogiques, en expliquant ce que c'est le covoiturage, l'autopartage, les pôles d'échanges, les agences de mobilité, etc., ils peuvent mettre en place les grandes lignes directrices, nous c'est ce qu'on a fait à travers notre PDU, on a mis en place les grandes lignes directrices* ». De même, Madame Perrussan du Grand Bordeaux explique : « *Ces documents sont des tremplins. Il reste des choses à faire certes, il faudrait qu'ils soient plus personnels, mais ils permettent tout de même de donner de bons réflexes de déplacements aux citoyens.* » Il est vrai que cette ambition peut paraître limitée par rapport à ce que l'on est en droit d'attendre objectivement d'un PLU, d'un PDU, ou d'un SCoT. Cependant, il nous faut souligner qu'avant d'exiger des changements de comportements de mobilité, il est essentiel d'informer et de communiquer sur les solutions alternatives de déplacements existantes, et sur leurs avantages d'un point de vue individuel et collectif.

Or changer les mentalités et inciter au report modal, c'est bien là l'objectif premier fixé par les communautés urbaines. En ce sens les documents de planification territoriale tels qu'ils existent aujourd'hui fourniraient un cadre, certes limité, mais suffisant au développement des STP.

Toutefois l'aménagement du territoire et l'urbanisme ne sont pas des disciplines figées. Des évolutions quant aux possibilités offertes par les documents de planification, et quant à la prise en compte des STP se doivent d'être envisagées. Ainsi il est possible d'envisager de nouveaux outils au sein des PLU notamment, mais aussi de nouvelles formes de gouvernance afin de rendre plus visible la question du covoiturage, de l'autopartage, des VLS, et du TAD au sein des documents stratégiques. Pour l'heure, il est vrai que la plupart des techniciens interrogés ne savent répondre lorsque nous leur demandons si l'on peut envisager la création de nouveaux outils afin de mieux prendre en compte les STP. Ainsi à cette question Antoine Verdier du Grand Toulouse avoue lui-même : « *Je ne sais pas, sauf à me former et à me donner des outils, je n'en vois pas beaucoup...* ». Ce manque de réflexion tend à signaler que bien que nous ayons vu que les STP prennent de plus en plus de place au sein des préoccupations des EPCI, cette problématique reste tout de même loin d'être prioritaire. Finalement aujourd'hui seul Amiens Métropole, semble avoir pris le problème à bras le corps, et avancer des solutions. Ainsi Coraline Brabander explique : « *On pourrait par exemple imaginer un syndicat mixte de transports qui serait mis en place sur le département de la Somme pour pouvoir mettre en place derrière une centrale de covoiturage, ça, ça peut être une action qui peut être mise en place dans les documents d'urbanisme, voilà, par exemple...* » En d'autres termes, il s'agirait ici d'intégrer au sein des documents de planification une réflexion sur l'échelle pertinente pour l'exploitation des STP.

Conclusion

On constate à l'issue de ce chapitre que les freins sont encore considérables au développement des STP et notamment à la mise en œuvre d'un nouveau modèle de mobilité qui les intégrerait pleinement. En effet, pour beaucoup d'acteurs publics, les STP sont encore perçus comme des modes de transport émergents, « à part » des modes de transport traditionnels en raison de leur développement incertain. Ils ne sont donc pas encore conçus ni intégrés véritablement dans une politique de mobilité intermodale. En outre, le développement de ce nouveau modèle nécessiterait une meilleure coordination des acteurs publics et privés.

Parallèlement, leur prise en compte dans les documents de planification n'est pas encore systématique. Lorsqu'ils y trouvent une place, c'est la nature même des documents qui semble poser problème. En effet la portée juridique trop limitée et la temporalité des documents ne favorisent pas leur intégration.

Face aux obstacles que rencontre le développement des STP, on peut alors se demander comment pérenniser ces systèmes et proposer quelques pistes de réflexion.

6 Comment pérenniser les STP ? pistes de réflexion

6.1 La « territorialisation personnalisée » de l'offre de transport : une question d'urbanisme en lien avec la mobilité.

Au travers des discours recueillis dans le cadre de la recherche, percent les spécificités des territoires et le risque induit d'un différentiel d'alternatives à l'usage de la voiture-solo. Ce différentiel pourrait (et conduit déjà) à pénaliser certains territoires dans leur capacité à s'adapter aux nouvelles contraintes de la mobilité. Les caractéristiques de densité et de centralité semblent favoriser l'émergence de solutions nouvelles, alternatives aux offres de transport traditionnelles au détriment des territoires moins denses et/ou moins polarisés. Pourtant, de nombreuses initiatives existent et relativisent ces points de vue. Portées par des associations, des entreprises, des collectivités locales, ces initiatives visent à répondre aux besoins de déplacement des personnes en dehors des centres urbains. Dans les secteurs ruraux, ou dans le cadre d'actions menées au titre de la Politique de la Ville, des services à la mobilité sont mis en place. Mais ces initiatives sont faiblement relayées par les politiques de transports (voire méconnues) et elles sont peu valorisées auprès du grand public. Elles restent cantonnées à un segment d'utilisateurs dits « captifs » n'ayant pas accès au « club » des automobilistes. Autrement dit, ces services ne sont pas conçus comme des services de transport mais comme des moyens d'ajustement à la marge d'autres politiques (aménagement, tourisme, politique de la ville, politique sociale...).

Finalement, les initiatives de services personnalisés s'effectuent « par défaut » dans les territoires les moins contraints par la densité...et sont perçues comme innovantes lorsque la densité ne donne plus le choix de l'usage de la voiture individuelle.

Cette différence d'appréciation est prégnante dans les discours des acteurs rencontrés. Les solutions existent quels que soient les territoires mais elles ne semblent pas justifier du même rayonnement en termes d'image, ni de la même communication institutionnelle et probablement, de la même acceptabilité sociale.

Le choix modal paraît plus aisé à organiser dans les zones les plus denses que dans les zones moins denses parce que les contraintes posées à l'usage de la voiture-solo y sont les plus fortes (congestion, stationnement...). L'usage de la voiture-solo reste le mode dominant dans les territoires les moins contraints par la densité et tarde à mettre en évidence les atouts « pour tous » des organisations modales développées pour les usagers « exclus » du système automobile...dits « captifs ». Or, les alternatives existent quels que soient les territoires, même si elles prennent des formes organisationnelles différentes en fonction des possibilités offertes ou non, par la densité. Comme pour les autres modes de transports (voiture ou TC), il est essentiel de distinguer l'urbain dense des autres problématiques (banlieues, périurbain et rural) pour concevoir des services personnalisés.

6.1.1 Les systèmes « à maillage fin » de stations sont adaptés aux zones denses, les services d'information conditionnent la réponse aux territoires moins denses

Plus le territoire est dense, plus la densité du maillage conditionne l'efficacité des systèmes de services personnalisés. La densité urbaine se prête à une organisation massifiée/maillée « boostée »

par l'effet de club des usagers qui disposent des outils collaboratifs pour s'organiser. Les transports collectifs ou les organisations de services maillés organisés par les collectivités locales (vélos en libre-service par exemple) trouvent rapidement leurs limites face à des densités moindres. Dans le cas de territoires moins denses, l'efficacité du système dépendra des conditions de rabattement en vélo, à pied ou en voiture (ex : vers des aires de covoiturage, des points de rencontre...) alors qu'en tissu urbain dense, le critère de proximité conditionnera l'efficacité d'ensemble.

Le système des stations d'autopartage ou de vélo-en-libre service est particulièrement adapté à un fonctionnement urbain dense et basé sur un maillage de proximité des stations (tous les 500 mètres). Le système fonctionne sur une logique d'offre portée par un acteur public ou privé qui compte sur une certaine masse critique pour que le service fonctionne.

La recherche d'une masse critique ne peut plus être un critère dans des tissus moins denses ou moins centraux. Lorsque la densité de bâti rapportée à la parcelle (qu'il s'agisse d'habitat, d'activités...) est plus faible, le maillage des stations est plus difficile à assurer et coûte cher. Dans ce cas, le système des services personnalisés (à la demande ou collaboratifs) repose essentiellement sur la capacité des acteurs à échanger de l'information pour créer une communauté d'utilisateurs :

- via les services de mise en relation (sites internet, téléphones etc.) ;
- et les points de rencontre sur le territoire : aires de covoiturage, arrêt de TAD, pôle d'échange....

Moins le territoire est dense, plus le service personnalisé repose sur la mutualisation des moyens, la souplesse d'utilisation et la capacité du système à mettre en réseau les individus et les entités économiques (information). On est dans ce cas, moins dans un savoir-faire traditionnel d'offres de transport et davantage dans un savoir-faire de services.

La capacité des ménages et des entités économiques à s'organiser et prendre le relais sur les territoires où la densité d'habitants représente un atout. Les zones d'activités, les associations de riverains ou toute autre forme de communautés d'intérêt (tourisme, etc.) développent des solutions alternatives qu'il convient de coordonner pour favoriser les économies d'échelles. Ce qui est fait par les uns peut procurer un service pour d'autres, à condition de déssectoriser les approches et de disposer des outils de mise en relation/information communs (centrales de mobilité). L'enjeu est de trouver des économies d'échelle et de décloisonner l'action des uns et des autres (public/privé, secteurs d'activités...).

L'approche « par le territoire » permet de creuser ces pistes de mutualisation et de décloisonnement des secteurs d'activité et de leurs acteurs (ex : social, tourisme, transports...). L'élaboration d'un document de planification tel qu'un SCOT, un PLUI ou un Plan Climat peut représenter une opportunité pour se poser la question du projet de territoire avec l'ensemble des acteurs, en posant la problématique de mobilité comme transverse et commune à l'ensemble des partenaires.

6.1.2 Compléter le système pour combler les interstices, une condition pour réduire les situations de dépendance à l'usage de la voiture-solo : l'exemple de l'Aire Métropolitaine Lilloise

L'hybridation des modes de transport individuels et collectifs vers des organisations collaboratives (ex : covoiturage, autopartage entre particuliers/entreprises...) contribue à combler les interstices

laissés par le modèle traditionnel de mobilité. Ces interstices étaient jusqu'à présent comblés par la possession et l'usage d'une voiture particulière. Ne pas avoir de voiture dans certains secteurs où les alternatives modales sont faibles, révèle alors une situation de mobilité réduite ou entravée. Dans un contexte où le modèle de référence évolue (moins basé sur la voiture et davantage sur la multimodalité), laisser la voiture-solo assurer ces fonctions interstitielles sur des territoires peu denses comporte intrinsèquement, un risque de décrochage et de moindre attractivité. Les services personnalisés peuvent apporter des réponses là où les transports collectifs ne seront pas pertinents pour prendre le relais de la voiture particulière (covoiturage, transports à la demande, taxis...).

Prenons pour les besoins de la démonstration, l'exemple de l'Aire Métropolitaine Lilloise. Ce périmètre d'analyse permet d'appréhender un bassin de déplacements vaste mais correspondant à la réalité des déplacements quotidiens. Ce périmètre dépasse les limites institutionnelles des Autorités Organisatrices de Transport et intègre donc, des pans entiers de territoires intermédiaires. Chaque jour, les flux d'échanges entre les différents pôles urbains (et donc, PTU) sont importants. Tous les jours, des habitants de Valenciennes partent vers Lille, des habitants de Lille vont à Lens ou Arras, etc. Sur leur périmètre de compétences (PTU), les AOT urbaines apportent des réponses. Mais l'organisation de solutions alternatives aux franges des pôles urbains (et notamment dans le bassin minier) pose problème. Il ne fait pas bon habiter aux franges d'agglomérations ou dans des territoires non couverts par un périmètre de transports urbains lorsqu'on ne possède pas une voiture ! De fait, les ménages périurbains sont caractérisés par une multimotorisation et les parkings des pôles d'échange sont saturés.

L'exercice exploratoire proposé a pour objectif d'aider à se représenter ce que pourrait être le potentiel pour des services personnalisés en interurbain et l'intérêt de le déployer pour ces territoires interstitiels (entre pôles urbains), en complément aux transports collectifs (TAD, covoiturage, vélos et marche).

On part du principe que pour les périmètres de transports urbains (PTU), la réponse publique (y compris en mobilisant les services à la mobilité) sera de nature à assurer une accessibilité plurimodale aux habitants. Cette pluralité des offres contribuera à procurer une personnalisation des services de transport pour permettre au plus grand nombre de trouver « sa » solution sans forcément avoir besoin de posséder une voiture ou de savoir la conduire.

En revanche, l'indépendance à l'usage d'une voiture particulière semble plus difficile à atteindre pour les populations habitant ou travaillant dans des zones moins denses et mal desservies en transports en commun. Ces territoires sont contemporains du modèle automobile et ont été formatés par le modèle automobile jusque dans leur conception urbaine. C'est le Monde des grands centres commerciaux, des zones d'activités de périphérie jonchés de vastes parkings et desservies par un réseau routier structurant. Difficile d'imaginer s'y rendre autrement qu'en voiture particulière pour l'instant.

Pour illustrer le faible degré d'indépendance à la voiture (et donc, sa contrepartie : la forte dépendance automobile) de certains territoires de l'AML par rapport à d'autres, l'analyse suivante a été menée à l'échelle de l'Aire Métropolitaine Lilloise¹²² :

¹²² Mathon et al., 2013.

Pour la démonstration, on entendra par « accessibilité globale au territoire », la capacité qu'offre à ses habitants, chaque point de ce territoire pour accéder à des aménités urbaines autrement qu'en voiture particulière-solo.

Autrement dit, est-ce que le fait d'habiter à un endroit donné procure un avantage par rapport à d'autres endroits, en termes de choix modal et d'alternatives modales ? Ou au contraire, habiter à certains endroits implique une plus forte dépendance à l'usage de la voiture « solo » qu'ailleurs au sein de l'AML ?

Plusieurs éléments ont été pris en compte pour calculer cette indépendance/accessibilité comparées des territoires au sein de l'Aire Métropolitaine de Lille :

- le territoire exprimé en logements et en ménages ;
- les réseaux routiers (pour calculer les temps de parcours à pied et à vélo) et de transports collectifs (grilles horaires, localisation des arrêts) ;
- un « coût » en temps de parcours inférieur à l'heure.

L'ensemble du territoire de l'AML a été décomposé en carrés de 500 mètres de côtés. Chaque point précis (chaque carré) représente un point de départ (ex: une zone d'activité, un quartier d'habitat...) à partir duquel est calculé un degré d'accessibilité aux aménités urbaines de l'AML (ex : emplois, commerces, etc.) et ce, avec d'autres modes que la voiture (marche, vélo et TC).

Les aménités urbaines de l'AML peuvent être, par exemple, l'accès aux pôles d'enseignement supérieur, zones d'activités, pôles de santé etc.

Pour la recherche, nous retiendrons l'analyse des zones d'activités et des zones commerciales (n'ont été retenues que les grandes zones, hors des centres-villes). Celle-ci permettent d'étudier des formes monofonctionnelles développées et datées de l'époque de l'automobile et dont on peut penser a priori, qu'elles sont faiblement accessibles autrement qu'en voiture dans un temps d'accès « acceptable ».

L'accessibilité est entendue dans le cadre de l'étude, comme le fait d'accéder à pied, à vélo et/ou en transports en commun aux principales activités de l'AML en moins d'une heure de coût généralisé.

Elle ne tient pas compte de la possibilité de s'y rendre en voiture puisque l'objectif est d'évaluer le niveau de service du système de transport permettant aux habitants d'accéder aux aménités urbaines de l'AML sans voiture. Or, l'automobile peut constituer une alternative de transport lorsqu'elle est partagée (covoiturage, autopartage par exemple) ou conduite par un chauffeur professionnel (transport à la demande, taxis, etc.).

Concernant les transports collectifs et les modes non motorisés (marche et vélo), les données dont dispose le CETE Nord Picardie au moment de la recherche sont :

- le réseau de voirie permettant de calculer les zones d'accessibilité à pied et à vélo en tenant compte du réseau existant ;
- les réseaux de transports collectifs suivants :
 - o le réseau SNCF,

- les réseaux urbains de Lille (LMCU), Valenciennes (SITURV), Artois-Gohelle (SMT), Douai (SMT) et Maubeuge (SMVS).

Les informations relatives à l'offre de transports départementaux ne sont pas disponibles au moment de la recherche, de manière géolocalisée. Pour évaluer l'accessibilité des sites de l'AML (centres commerciaux et zones d'activités économiques), nous avons pris en compte le coût généralisé qui intègre :

- le temps de parcours,
- les correspondances,
- les différences de ressenti entre les modes de déplacement.

Eléments de méthode

Nous avons considéré qu'un site est accessible à partir d'un tronçon du réseau (et donc à partir du territoire où se trouve ce tronçon) s'il est atteignable pour un coût généralisé inférieur à 60 minutes.

Par exemple : une personne dont le logement est « situé dans le carré de 500 mètres du tronçon » peut accéder à un site (une zone d'activité) en moins d'une heure même si elle ne dispose pas d'une voiture personnelle.

Comme indiqué précédemment, l'ensemble du territoire de l'AML a été décomposé en carrés de 500 mètres de côtés pour une approche fine du territoire. Le nombre de sites accessibles depuis chaque carré est égal au nombre de sites accessibles depuis le tronçon le plus « performant » inclus dans le carré. Autrement dit, si un carré donné contient des tronçons ayant accès à un site et des tronçons ayant accès à 10 sites, nous considérerons que l'ensemble du carré a accès à 10 sites.

Le coût généralisé, en minutes, est calculé de la façon suivante :

$$C_g = (1,5 \times T_{ind}) + T_{TC} + T_{att} + (10 \times nb_{correspondances})$$

où T_{ind} est la durée de marche à pied ou de vélo, T_{TC} est la durée de transport en transport collectif (réseau urbain et SNCF), T_{att} est le temps d'attente.

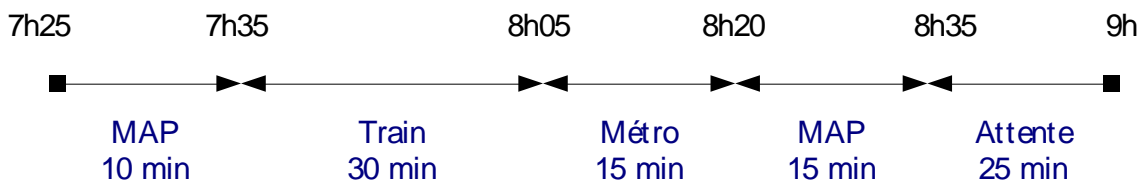
Pour la marche, une vitesse de 4 km/h a été retenue. Pour le vélo, la vitesse moyenne de 16 km/h a été retenue. Elle a été en effet constatée dans le cadre d'une enquête GPS réalisée auprès d'un panel de 60 cyclistes (Cf. Recherche PREDIT sur le potentiel cyclable coordonnée par le CETE Nord Picardie sur l'agglomération lilloise).

Un coefficient de pondération de 1,5 a été appliqué aux temps de modes individuels (marche et vélo) pour prendre en compte du ressenti de l'utilisateur dans un contexte peu favorable à la pratique de la marche et du vélo en périurbain. Cette pondération pourra être revue au fur et à mesure de la mise en œuvre des schémas directeurs pédestres ou cyclables et de l'amélioration du niveau de service procuré aux piétons et aux cyclistes en tous points du territoire de l'AML.

Concernant les transports en commun, un facteur de « pénibilité » des correspondances a été intégré en ajoutant 10 minutes pour chacune d'entre elles. Une correspondance correspond à une montée dans un transport collectif.

Enfin, le temps d'attente au départ et à l'arrivée a été également inclus dans l'estimation du coût généralisé. Cela correspond à la différence entre l'heure d'arrivée souhaitée et l'heure d'arrivée effective. Par exemple, si un étudiant effectue un parcours qui le fait arriver à 8h35 pour un cours à 9h, les 25 minutes d'attente seront incluses dans le coût généralisé.

Exemple : On suppose que l'heure d'arrivée testée est 9 heures et que le parcours retenu par le logiciel est le suivant :



Dans ce cas, le coût généralisé sera :

$$C_g = [1,5 \times (10 + 15)] + (30 + 15) + 25 + (10 \times 2) = 127,5 \text{ minutes}$$

Les centres commerciaux de périphérie représentent l'un des segments de l'offre globale de commerces de l'AML. On les distingue généralement des commerces de proximité ou des commerces de centre-ville. Leur forme urbaine est comparable à celle des grandes zones d'activités : ils occupent une emprise foncière importante et se situent à proximité des infrastructures routières. Équipés en vastes parkings, ils sont assimilés à la grande distribution et à la consommation de masse. On y trouve un panel d'offres variées (alimentation, habillement, électroménager, bricolage/décoration, ameublement, etc.). La desserte de ces zones commerciales a été pensée en accord avec l'automobile. Si ces centres commerciaux sont généralement desservis par des lignes de transports en commun, la place du piéton et du vélo est généralement peu traitée.

Les centres-villes représentent un autre segment de l'offre de commerces et sont également des lieux privilégiés pour le tourisme et le shopping urbain.

Nous retiendrons dans le cadre de la recherche, ces deux segments de l'offre commerciale ayant un rayonnement à l'échelle de l'AML au contraire du commerce de proximité et/ou de quartier dont le rayonnement est plus restreint et localisé.

34 aires commerciales à « rayonnement AML » ont été sélectionnées (Figure 50). Ce panel a été établi en tenant compte des impératifs suivants :

- sélectionner des zones ayant un « rayonnement » important ;
- prendre en compte les zones commerciales de centre-ville (donc ne pas se limiter aux centres commerciaux « de périphérie ») ;
- sélectionner des établissements répartis de façon équilibrée sur le territoire de l'AML.

L'accessibilité aux zones commerciales en modes actifs et en transports collectifs a été calculée pour tout point de l'AML. Une analyse de l'accessibilité en fonction de la population a également été réalisée. Cette analyse met notamment en évidence les zones :

- avec une forte densité et peu de zones commerciales accessibles ;
- avec une faible densité et beaucoup de zones commerciales accessibles.

Nom de la zone commerciale	Commune	Nom de la zone commerciale	Commune
La Porte Nord – Cora Bruay	Bruay-la-Buissière	Cora Wattignies	Wattignies
Auchan Sin-le-Noble	Dechy	Carrefour Lomme	Lille
Vauban Douai	Douai	Carrefour Denain	Denain
Carrefour Wasquehal	Wasquehal	Auchan Petite-Forêt	Petite-Forêt
Auchan Arras	Arras	Zone commerciale du Vignoble	La Sentinelle
La Rotonde	Béthune	Carrefour Aulnoy-lez-Valenciennes	Aulnoy-lez-Valenciennes
Actipolis	Fouquières-lès-Béthune	Leclerc Dainville	Dainville
Carrefour Flers	Fressain	Auchan V2	Villeneuve-d'Ascq
Carrefour Liévin	Liévin	Auchan Louvroil	Louvroil
Cora Lens 2	Vendin-le-Vieil	Cora Cambrai	Cambrai
Auchan Noyelles-Godault	Noyelles-Godault	Carrefour Euraille	Lille
Ikea HéninBeaumont	Henin Beaumont	Centre-ville de Lille	Lille
Auchan Englos	Englos	Centre-ville d'Arras	Arras
Auchan Fâches-Thumesnil	fâches-Thumesnil	Centre-ville de Tourcoing	Tourcoing
Auchan Leers	Leers	Centre-ville de Roubaix	Roubaix
Auchan Roncq	Roncq	Centre-ville de Douai	Douai
Unexpo Seclin	Seclin	Centre-ville de Valenciennes	Valenciennes

Figure 50 : Liste des zones commerciales retenues pour les calculs d'accessibilité

Le calcul d'accessibilité a été réalisé sur la base d'un samedi en semaine « ordinaire » (hors vacances) pour quatre horaires pouvant correspondre aux besoins des chaland :

- arrivée à la zone à 10h et 14h ;
- départ de la zone à 12h et 18h.

Le coût généralisé obtenu est la moyenne de ces différentes mesures.

L'exercice de référence porte sur une accessibilité en moins d'une heure vers les aires commerciales déterminées, à pied et/ou en transports en commun. Le même exercice sera effectué ensuite avec une complémentarité du vélo et des transports en commun à titre de comparaison.

Accessibilité « Marche à pied et/ou transports collectifs »

Un territoire bénéficiant d'une « bonne » accessibilité à l'offre commerciale de l'AML est caractérisé par la possibilité pour ses habitants, de pouvoir se rendre en moins d'une heure à « trois ou plus » aires de commerces parmi les 34 retenues dans le cadre de l'étude (c'est-à-dire de pouvoir disposer d'un choix sans avoir besoin d'une voiture). Une accessibilité dite « moyenne » correspond à l'atteinte de deux aires commerciales sur les 34 retenues.

Une accessibilité faible signifie que les habitants de ces territoires n'ont accès qu'à une seule voire aucune de ces 34 aires commerciales en moins d'une heure, autrement qu'en voiture (autrement dit, ce sont des territoires où les habitants ont besoin d'une voiture pour pouvoir se rendre dans ces zones de commerces).

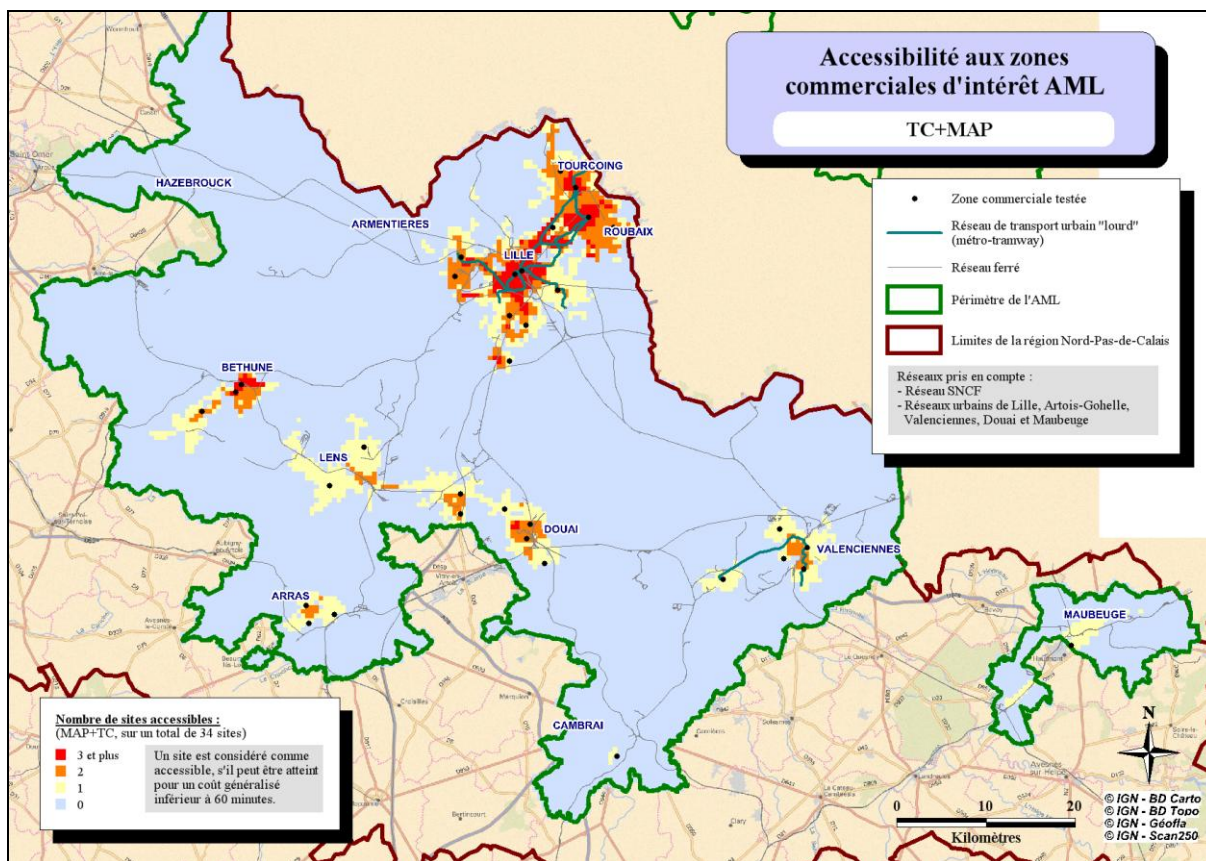


Figure 51 : Accessibilité aux pôles commerciaux de l'AML à pied et en transport en commun

L'accessibilité à pied et en transports en commun vers les principaux pôles commerciaux de l'AML fait apparaître d'importantes disparités entre les territoires de l'AML. Une majorité des habitants de l'AML ne dispose pas de réelles alternatives pour bénéficier d'un segment important de l'offre commerciale de l'AML. Ce constat n'est pas en soi une surprise. L'idée est communément admise que les principaux pôles commerciaux sont accessibles principalement en voiture.

La voiture (et son coffre !) dans ce cas sert aussi à transporter les achats. Mais on peut se demander si cette corrélation étroite entre zones commerciales et disposition d'une voiture n'est pas de nature à créer des iniquités sociales et économiques importantes :

- pour les ménages sans voiture,
- pour les ménages pour lesquels la voiture représente un coût budgétaire important (et en augmentation).

De même, les commerces peuvent finalement se priver d'une clientèle qui pourrait venir si elle disposait d'alternatives à la voiture. Les stratégies de « retour » des grandes enseignes de distribution dans les tissus urbains et de proximité semblent révéler les limites d'une forme commerciale adossée à l'usage automobile.

14% des ménages de l'AML ont un « bon » accès autrement qu'en voiture à au moins trois zones commerciales parmi les 34 recensées dans le cadre de l'étude. Pour 72% des ménages, l'usage d'une voiture personnelle représente donc une condition pour les trois quarts des habitants de l'AML qui souhaitent se rendre dans ces aires commerciales.

La carte ci-dessous (Figure 52) permet de visualiser le différentiel d'alternatives entre les territoires : les territoires densément peuplés (en rouge : densité supérieure à 2000 habitants/km²) disposent de peu d'alternatives à la voiture pour se rendre à l'une des 34 aires commerciales de l'AML. Le bassin minier se détache clairement comme l'un des territoires les plus dépendants de l'usage d'une voiture par rapport à l'agglomération lilloise, par exemple.

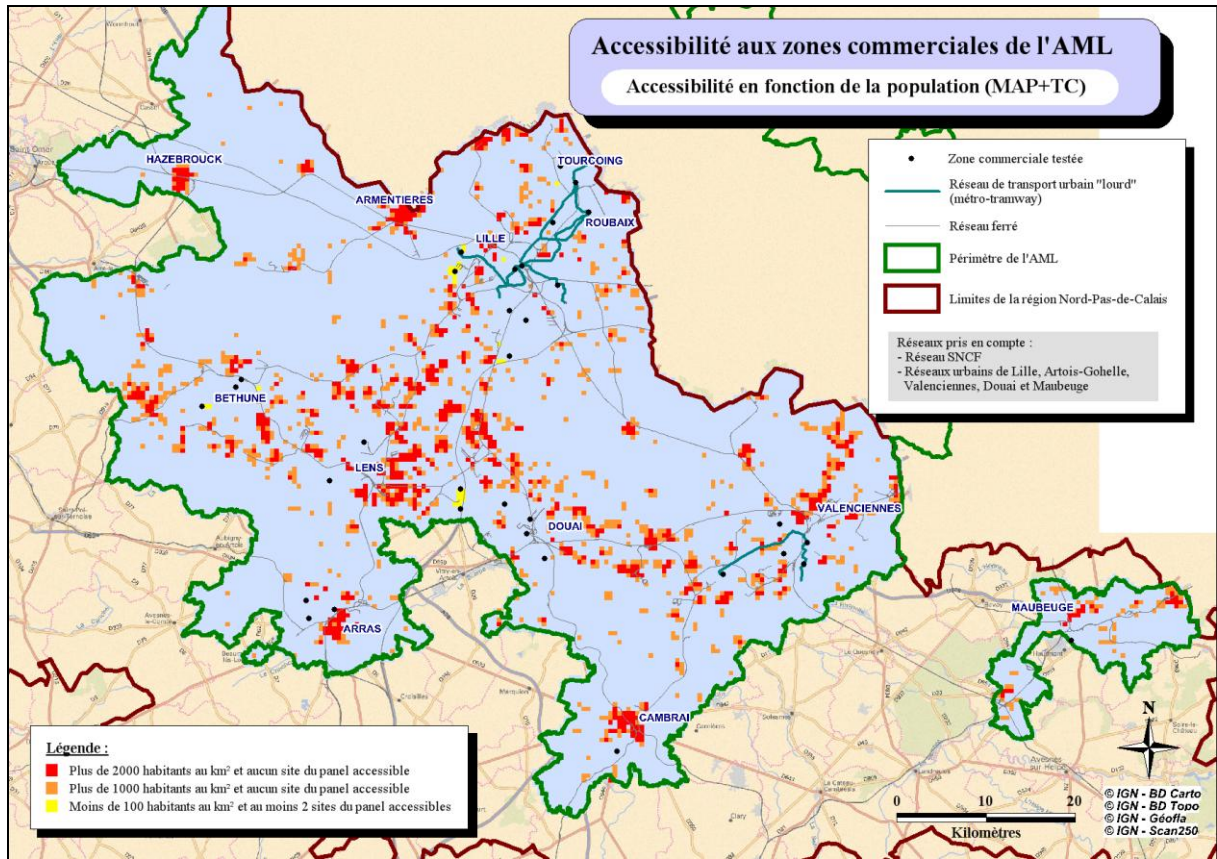


Figure 52 : Accessibilité aux zones commerciales de l'AML

Cette méthode visant à estimer un potentiel, permet de repérer les différentiels d'alternatives entre territoires d'un même bassin de déplacements et de guider éventuellement, la recherche de solutions plurielles et personnalisées (vélo, transports à la demande, covoiturage etc.).

6.2 Assurer la visibilité territoriale des services à la mobilité

6.2.1 Le rôle des PLU Intercommunaux (PLUI)

L'approche sous l'angle de la personnalisation du service offre une clé-nouvelle de lecture du territoire et d'analyse du niveau de service du système de transports lui-même, dans sa globalité et à toutes échelles, des territoires les plus denses aux moins denses.

Cette clé de lecture pourrait enrichir les réflexions menées dans le cadre des politiques de planification (SCOT, PDU, PLUI) ou thématiques (Plans Climat, Air, Energie, Santé...).

Or, la reconnaissance des services alternatifs à la mobilité (autres que la voiture particulière ou les transports collectifs) dans le cadre des diagnostics de planification conditionne leur crédibilité ainsi que leur pérennité. Dans le cadre des Plans Climat Territoriaux, des PPA et autres politiques visant à réduire les émissions de polluants et à rationaliser la consommation d'énergie, les services à la mobilité sont systématiquement évoqués et promus (cf. partie 5). En revanche et malgré le lien de compatibilité des documents thématiques et de planification, nous n'avons pas trouvé de SCOT ni de PLU qui consacrent une véritable place à ces services et les traduisent comme de véritables offres de transport, au même titre que l'offre de transports collectifs ou le réseau automobile. L'un des enjeux forts pour favoriser le développement d'un modèle multimodal de mobilité passe par la reconnaissance dans les documents d'urbanisme, des systèmes cyclables et pédestres et des services personnalisés de transports. Cette reconnaissance ouvre un champ nouveau pour les politiques d'urbanisation, d'aménagement, d'implantation des entreprises, la mixité des fonctions urbaines (habitat, services, emplois, loisirs).

On dispose actuellement de peu de connaissances sur l'interaction entre les services personnalisés de transport et l'urbanisme. L'analyse d'une vingtaine de PLU qui ont particulièrement cherché à décliner les enjeux de mobilité/transports montre une très faible prise en compte de ces services. Généralement, les PLU font référence à la desserte en transports collectifs structurants (présence d'une gare ou d'une halte SNCF, ligne de car etc.) et à la desserte en voiture particulière (parkings, routes et autoroutes). Cette différence de prise en compte des réseaux de transports comporte le risque d'inscrire la voiture et les transports collectifs dans une logique pérenne (puisqu'intégrée dans l'organisation des espaces) au détriment des autres modes, dont personne n'est assuré de leur pérennité puisque l'agencement des espaces (et les formes urbaines) n'en tient pas compte lors de la réflexion d'urbanisme.

Les PLU les plus avancés dans la déclinaison des problématiques de mobilité évoquent les itinéraires cyclables ou pédestres. C'est le cas par exemple du PLU de la commune de Loos en Gohelle dans le département du Pas-de-Calais qui a défini une politique cyclable en vue de créer des liens entre les différents quartiers de la commune (notamment, entre les anciennes cités minières et le centre de la commune).

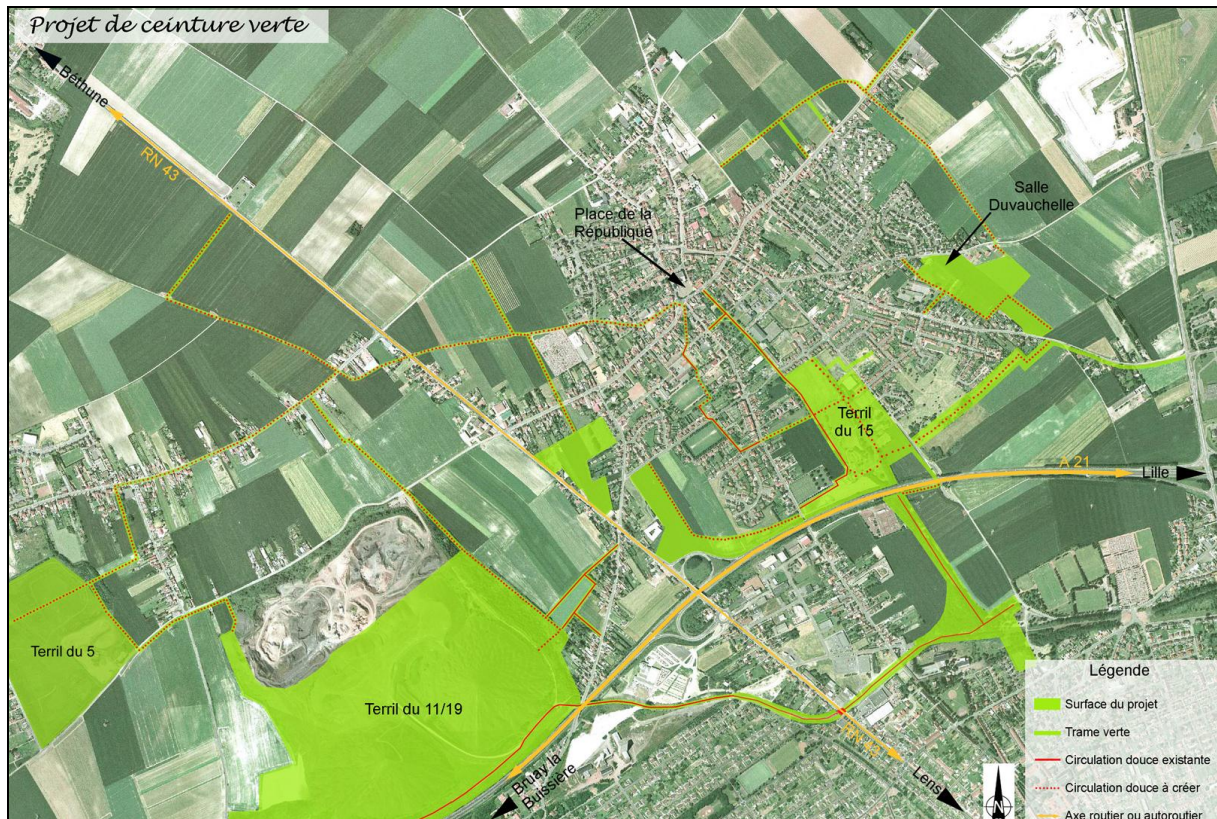


Figure 53 : Cas du PLU de Loos en Gohelle : le projet de « ceinture verte » permettant de formaliser les itinéraires pédestres et cyclables de la commune

Même les PLU les plus en pointe n'évoquent cependant pas l'existence des services de transport à la demande mis en place par les conseils généraux. Cette absence dans les diagnostics des PLU est d'autant plus « criante » que la plupart des services sont ouverts à tout public, une faible proportion d'entre-eux étant réservée à certains publics (caractéristiques sociales, PMR...).

Le covoiturage commence à être évoqué dans quelques diagnostics de PLU comme une solution alternative d'avenir. Mais en dehors de cette évocation, la traduction dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) reste à imaginer. On peut penser que l'élaboration de schémas directeurs de covoiturage par les Régions ou les Conseils Généraux pourront servir de guide/fil conducteur pour localiser dans les documents d'urbanisme des communes ou de leurs intercommunalités, les espaces de covoiturage et déterminer les conditions d'accès aux parcelles dédiées à ce service (sécurité, implantation, accessibilité à vélo/à pied etc.). La localisation d'espaces de covoiturage pourra également être déclinée à l'échelle d'une commune ou de l'intercommunalité dans le cadre d'une approche intégrée avec les services de transports collectifs. Outre l'accessibilité à pied ou en vélo des aires de covoiturage, leur localisation est généralement prévue par les politiques départementales ou régionales, autour des gares et des pôles d'échanges. Comme il localise les haltes et gares SNCF, un PLU pourrait également avoir intérêt à prévoir les parcelles sur lesquelles aménager à termes des aires de covoiturage (notion de maillage du territoire) en articulation avec la formalisation des itinéraires pédestres, cyclables etc.

La différence de prise en compte du stationnement dans les PLU (et PLUI) est très révélatrice de la pensée dominante « voiture particulière » au détriment des autres formes de mobilité individuelles ou collectives. L'article 12 créé en 1967 par la loi d'orientation foncière pour anticiper l'équipement

des ménages en voiture et prévoir des emplacements sur les lieux d'activités et d'habitation a permis de prendre en compte les besoins de stationnement. Les parkings pour les voitures font donc partie des réflexions menées par les communes et leurs intercommunalités dans les POS puis les PLU. En revanche, les emplacements de parkings permettant aux nouvelles formes de mobilité de se développer sont rarement évoqués. La présence d'aires de covoiturage sur les espaces de voirie ou les parcelles d'activités, les emplacements d'autopartage, de vélos-en-libre etc. ne sont pas précisés dans les documents graphiques des PLU. Pourtant, cette formalisation permettrait à la fois, d'anticiper une stratégie d'implantation et des choix éventuels d'emplacements réservés par exemple, et de formaliser « physiquement/géographiquement » la présence de ces services sur les territoires. **La formalisation dans l'exercice de planification d'urbanisme des espaces/lieux nécessaires au développement des services personnalisés de transport participe d'une prise au sérieux de ces formes alternatives de mobilité par les élus et leurs techniciens**, qui conditionne probablement la connaissance/prise au sérieux de ces services par les usagers eux-mêmes. En effet, le document d'urbanisme fait l'objet d'une concertation en amont avec les habitants d'un territoire et d'une enquête publique. L'absence de discours et de formalisation de l'ensemble des services (y compris en termes d'aires/espaces dédiés à ces services) dans le PLU indique aux usagers qu'il s'agit d'une offre accessoire et peu pérenne.

Pourtant la législation relative à la prise en compte des déplacements en général et des STP en particulier, dans les documents de planification, existe. Les lois successives (Lois SRU, Grenelle et ALUR) incitent les collectivités à rapprocher les politiques de mobilité des politiques d'urbanisme et en particulier, du PLU. La loi Grenelle puis la loi ALUR prévoient la faculté d'intégrer le PLH et le PDU dans les PLU Intercommunaux. L'opportunité d'une réflexion menée à l'occasion d'un PLU et à plus forte raison, d'un PLU Intercommunal permet d'amorcer une réflexion autour de la formalisation des services alternatifs à la voiture-solo comme modes « porte à porte » ou de rabattement vers d'autres modes massifiés.

Un des premiers arguments « entendus » pour justifier l'absence de prise en compte des services alternatifs dans les PLU est le manque de compétences et de moyens des collectivités en milieu peu dense ou rural. La dépendance forte à l'usage automobile et ses risques pour le territoire sont généralement perçus sans que les collectivités puissent se projeter sur d'autres solutions autres que de transports collectifs.

Dans de nombreux discours, les élus locaux sont en prise directe avec leurs habitants qui font valoir leurs habitudes et leurs pratiques comme une référence autour de laquelle bâtir une politique publique...et non l'inverse. La demande des habitants reste dans sa majorité orientée vers la facilitation de l'automobile (stationnement et circulation). Une façon d'aider les élus à se représenter quelques marges de manœuvre, le « possible » est de les inciter à percevoir les stratégies nouvelles des individus qui habitent, viennent consommer et travailler sur leur territoire. Par exemple, la commune de Landas dans le Nord a identifié le besoin d'aires de covoiturage en faisant le constat du développement spontané de ces pratiques. Mais pour l'instant, ce constat a été recueilli au travers d'entretiens informels sans qu'il ait fait l'objet d'une analyse et d'une traduction dans le PADD du PLU communal.

Pour les élus locaux, le sujet est sensible. Les comportements de mobilité des habitants sont ancrés dans des habitudes difficiles à remettre en cause sans risquer qu'ils aillent habiter ailleurs.

Longtemps, l'accessibilité automobile a fait l'atout des territoires périurbains, il est difficile aujourd'hui pour les élus et leurs habitants, de revenir sur ces discours. Le PLU Intercommunal peut devenir l'occasion d'amorcer à nouveau, une réflexion avec leurs habitants et leurs entreprises, notamment sur des territoires périurbain voire ruraux qui ne disposent pas d'autres occasions pour parler « mobilité », comme c'est le cas pour les grandes agglomérations soumises à l'obligation d'élaborer des PDU.

Pour faciliter l'appropriation durable des services personnalisés de transport au sens de la présente recherche, l'élaboration d'un PLU ou d'un PLUI représente un temps particulièrement important et propice. Le diagnostic d'un PLU est une étape particulièrement privilégiée pour prendre conscience de la diversité des services alternatifs (existant ou à venir) qui complètent l'offre de transports collectifs à l'échelle départementale ou régionale.

6.2.2 Encourager la pratique du covoiturage en créant des aménagements dédiés

De façon complémentaire à l'intégration des STP dans le PLU, il est nécessaire de repenser la visibilité de ces modes dans l'espace public. Pour le moment, les aménagements dédiés sont très limités et se cantonnent souvent aux aspects réglementaires comme nous avons pu le constater en deuxième partie (cf. 2.1.4). Il y a donc un réel enjeu à développer des aménagements spécifiques qui participeront à la promotion de ces modes et, à terme, à leur pérennisation.

Donner plus de visibilité à ces modes, c'est contribuer à les inscrire durablement dans les territoires et donc dans la mobilité. Les efforts sont plus à orienter sur l'autopartage traditionnel en boucle fermée et le covoiturage¹²³.

Actuellement les politiques de covoiturage, souvent à l'initiative des Départements, s'orientent sur la réalisation d'aires de covoiturage. Les aménagements sont assez sommaires et conçus de façon à accueillir des voitures qui vont stationner une bonne partie de la journée. Celles-ci sont localisées en périphérie sur des nœuds routiers ou intégrées à des parkings (parking-relais, centres-commerciaux...). Elles sont utiles pour les déplacements domiciles-travail ou dans les territoires peu denses. Or, nous avons vu avec la base de données sur les trajets de covoiturage que ce schéma ne correspondait qu'à une part marginale des trajets de covoiturage sur la zone d'étude. Ne faudrait-il pas concevoir d'autres espaces de covoiturage avec une localisation urbaine mais aussi plus centrale ? Il y a donc une double réflexion à mener : d'une part sur la localisation de ces emplacements mais également sur l'aménagement en lui-même. En effet, l'emplacement de covoiturage en milieu urbain reste encore à inventer.

La base de données a révélé que la gare joue un rôle essentiel dans l'organisation du covoiturage au sein des territoires. Avec plus de 900 trajets recensés, elle apparaît comme le premier lieu de rendez-vous des covoitureurs, mais également comme le premier endroit où les passagers seront déposés (cf. Figure 46). De ce fait, la gare ne pourrait-elle pas devenir le support de ces mobilités de covoiturage ?

¹²³ Les VLS et l'autopartage en one way qui ont bénéficié de l'expertise marketing du groupe JC-Decaux et du groupe Bolloré sont mieux implantés et plus visibles dans l'espace public.

De fait, si à terme, le covoiturage est envisagé comme un moyen de diversifier l'offre de déplacement comme le laissent à penser les orientations prises dans les différents documents de planification, **ne faudrait-il pas alors renforcer la place du covoiturage dans les pôles d'échange multimodaux construits autour des Gares ?** Il s'agirait alors de penser la gare comme un lieu multimodal où trajets en train et en covoiturage seraient combinés. A cette fin, il pourrait être intéressant de développer de nouveaux aménagements pour les espaces du covoiturage. Il s'agirait alors de concevoir les emplacements réservés aux covoitureurs, non plus comme de simples places de stationnement réservées à une catégorie d'automobilistes, mais comme des « quais d'embarquement » vers d'autres destinations. Pour cela, une réflexion autour des aménagements dédiés au covoiturage dans l'espace public mériterait d'être menée. En ce sens, nous proposons de créer des emplacements réservés avec une signalisation adaptée qui sortirait du simple cadre réglementaire, pour intégrer une dimension de communication et serait doté de son propre mobilier urbain pour le confort des passagers. Cela permettrait d'améliorer la visibilité d'une pratique encore largement informelle mais également de contribuer à en sécuriser les usages.

6.3 Une approche économique via le prisme de l'« interopérabilité » du système de transport dans son ensemble.

Derrière le foisonnement des nouveaux services à la mobilité, c'est l'ensemble du dispositif de transport qui est interrogé et par là même, le rôle et la posture des autorités organisatrices des transports.

Comme on l'a vu précédemment, les services personnalisés de transport permettent de compléter un dispositif existant basé essentiellement sur des modes individuels (voiture, marche, vélo) et des transports collectifs (bus, cas, tramways, métro, train).

L'hybridation de ces services individuels ou collectifs, permet de couvrir l'ensemble des situations de mobilité et de réduire par ce biais, les situations où une personne n'aurait finalement d'autre choix que de posséder et de conduire une voiture.

6.3.1 Une posture renouvelée des acteurs publics ?

De nombreux travaux tentent de trouver un modèle économique pour chacun de ces services à la mobilité (autopartage, covoiturage, vélos-en-libre) en isolant ces services sans chercher à les intégrer dans une logique plus globale. Or, l'enquête auprès des usagers a montré que l'usage de ces services n'est jamais exclusif. Personne ne se déplace qu'en covoiturage, qu'en autopartage ou qu'en vélo-en-libre-service. Il s'agit d'usagers dont le profil est particulièrement multimodal, qui ont choisi et adapté leur mode/organisation de transport en fonction du déplacement qu'ils ont à effectuer. L'apport de ces services au modèle économique est pertinent dans une approche économique globale (et non isolée) du système de mobilité via notamment, son degré d'interopérabilité.

A partir du moment où le modèle de référence devient multimodal (ou plurimodal ?), le foisonnement des initiatives devient une force et non plus une faiblesse. Mais il impacte la posture même de l'intervention publique et des Autorités Organisatrices de Transports en particulier. D'organisatrices de transports, les AOT deviennent des coordonnatrices/régulatrices d'une pluralité d'offres publiques ou privées. Cette évolution est inscrite dans l'évolution même du terme AOT vers les Autorités Organisatrices de Mobilité (Cf. loi Modernisation de l'Administration Publique et de l'Affirmation des Métropoles).

Pour jouer pleinement ce nouveau rôle, les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) développent de nouvelles formes de gouvernance :

- La gestion des bases de données et leur régulation : open data, référentiels de données, gratuité et disponibilités des données de transport... ;
- la cartographie et la géolocalisation des données (et notamment, des données réglementaires telles que les limitations de vitesse, les interdictions de circuler, les tarifs..) ;
- La planification et l'urbanisme pour veiller et réguler les enjeux de mobilité, d'implantation des activités/habitat et le coût du foncier.

Pour les collectivités, ce changement de posture ne peut-il pas à terme changer significativement la nature des budgets affectés aux transports (investissements et exploitation) ? Dans quelle mesure les financements publics ne vont-ils pas réorienter leurs efforts sur les systèmes d'information

multimodale, de billettique et de gestion des bases de données ainsi que sur l'organisation des espaces (jalonnement, réglementation etc.) ?

6.3.2 Efficience globale du système multimodal et modèle économique : sortir des approches sectorielles pour appréhender la globalité du système de mobilité...

Dans ce contexte institutionnel, la question des modèles économiques de chaque nouveau système de mobilité mérite d'être posée à la lueur de la réorientation des financements publics. Trouver « le » modèle économique de l'autopartage, ou du covoiturage, ou du vélo-en-libre service est une préoccupation à la mode. En soi, se poser la question du modèle économique « mode par mode » révèle à la fois le caractère émergent (et donc, prospectif) mais également, le caractère précaire de systèmes qui, par nature, n'ont pas encore fait leur preuve. Mener de manière isolée sans tenir compte des effets systémiques et d'interopérabilité risque d'en démontrer une inefficacité économique faute d'appréhender l'ensemble des paramètres.

On a montré que ces services, loin d'être anodins, contribuent surtout à faire évoluer le modèle de mobilité lui-même et ce, dans sa globalité. L'estimation économique de ces services gagnerait donc à être menée globalement et non pas de manière isolée (un par un). Leurs gains pourraient être mesurés en termes d'effets systémiques davantage qu'économiques (pour ne pas dire, strictement financiers), en ce qu'ils participent du mécanisme du changement et permettent d'amorcer une phase de transition (logique économique des coûts de réparation).

Les méthodes d'économie systémique semblent davantage appropriées pour mener une évaluation économique des coûts et des bénéfices tirés de la mise en œuvre et de l'expérimentation de ces nouveaux systèmes.

La réparation systémique, c'est-à-dire le rétablissement d'une économie sur des bases systémiques, est possible. Ces connaissances nouvelles sur le fonctionnement interne des systèmes, ainsi que sur leur interaction avec leur éco-système, offrent en effet la possibilité d'un véritable changement de paradigme, même si elles sont sophistiquées et qu'elles requièrent un véritable changement de pensée. En effet, si la pensée linéaire occidentale s'intéresse aux mêmes « objets » sociaux que la pensée systémique, ce sont les liens fonctionnels qui unissent ces objets les uns aux autres qui constituent le fondement de cette dernière. C'est en cela que cette pensée du lien constitue une véritable référence nouvelle.

« La réparation systémique, c'est-à-dire le rétablissement d'une économie sur des bases systémiques, est possible. Ces connaissances nouvelles sur le fonctionnement interne des systèmes, ainsi que sur leur interaction avec leur éco-système, offrent en effet la possibilité d'un véritable changement de paradigme, même si elles sont sophistiquées et qu'elles requièrent un véritable changement de pensée. En effet, si la pensée linéaire occidentale s'intéresse aux mêmes « objets » sociaux que la pensée systémique, ce sont les liens fonctionnels qui unissent ces objets les uns aux autres qui constituent le fondement de cette dernière. C'est en cela que cette pensée du lien constitue une véritable référence nouvelle ». Chantal Gensse, extrait d'un article internet, *Les échos* « La solution à la crise : l'économie systémique ? » du 23/08/2011.

La difficulté à trouver le « bon » modèle économique des systèmes intégrés d'autopartage, de covoiturage ou de vélo-en-libre service interroge en réalité, les limites des méthodes traditionnelles

appliquées à l'évaluation des systèmes de transport. Elle met en exergue le besoin de réinventer la pensée du lien telle que l'exprime Chantal Gensse. En effet, ces services créent du lien et s'inscrivent dans les interstices non comblés par l'offre traditionnelle (autrement qu'en voiture) comme on l'a montré en première partie de cette recherche. Leurs effets méritent d'être mesurés à l'aune de la création des liens, du maillage de l'offre globale permettant de réduire les situations de dépendance à l'usage de la voiture-solo et non pas, de manière isolée et intrinsèque.

Le critère « interopérable » pourrait faire l'objet d'une valorisation économique en ce qu'il représente un indicateur pertinent de la performance du système de mobilité dans son ensemble. Par interopérabilité, on peut entendre la capacité du mode à s'inscrire dans un trajet intermodal (ex : fonction de rabatement), la capacité à offrir une solution de rechange au mode de transport habituel (ex : le covoitureur habituel n'est pas là, l'entreprise propose une solution d'autopartage de sa flotte professionnelle pour permettre au salarié de s'arranger), la capacité d'utiliser un système d'information qui met en relation l'ensemble des offres disponibles à un moment donné pour un trajet donné (interopérabilité des systèmes d'informations et des applications numériques). Plus le degré d'interopérabilité sera élevé pour chacun des services, plus l'offre globale sera maillée et permettra à l'utilisateur de trouver une solution personnalisée à son besoin de déplacement, moins la dépendance automobile sera élevée (et donc, coûteuse).

De même, ces systèmes font partie des mécanismes du changement. L'évaluation socio-économique gagnerait à intégrer les externalités positives telles que l'adaptation des ménages, des systèmes et des territoires au renchérissement du coût de l'énergie ou aux enjeux de réduction des polluants. A défaut, une évaluation économique « traditionnelle » risque de faire la démonstration de l'absence de rentabilité immédiate et de cacher l'effet systémique de ces services dans un contexte de changement de modèle.

On a montré également, que les formes d'organisation de la voiture particulière (autopartage, covoiturage par exemple) sont utilisées par des usagers « multimodaux » pour des motifs de déplacements qui ne sont pas quotidiens (au contraire du vélo en libre). Or, les modèles économiques évaluent généralement l'apport de ces services pour des trajets habituels et rarement (voire jamais) pour des situations perturbées de transport. Or, l'on sait que l'usage de ces services est surtout mobilisé pour des trajets occasionnels/non quotidiens et/ou en cas de situations de perturbation de transport (ex : grèves, événements climatiques, accidents perturbant le système de transport). Pour évaluer l'apport de ces systèmes comme « amortisseurs » de situations perturbées en termes de gains économiques pour les entreprises et les usagers, il serait souhaitable d'estimer le manque-à-gagner annuel des temps/coûts perdus dans la congestion, la saturation des réseaux etc. générés par des événements perturbant et de le rapporter au coût global de ces services dans leur capacité à procurer des alternatives. Déclencher un plan « télétravail, covoiturage solidaire etc. » en situation perturbée de transport pourrait probablement contribuer pleinement à modifier l'analyse économique de ces systèmes qui ne prend pas en compte leur capacité d'amortisseur des coûts générés par les perturbations et la résilience.

L'autopartage, le vélo-en-libre-service, le covoiturage tardent à trouver leur marché, leur clientèle dans un contexte où le modèle de mobilité « ancien » perdure et avec lui, les méthodes d'évaluation socio-économiques qui ont été développées. Autrement dit, on applique des méthodes d'évaluation

socio-économiques élaborées à une époque et correspondant à un modèle de mobilité basé sur des critères datés.

Le modèle économique lui-même évolue pour tenir compte des évolutions en cours (économie collaborative, numérique, des réseaux etc.) sur lesquelles la recherche économique est mobilisée. Or, ces services participent d'une nouvelle économie que certains appellent « économie de la fonctionnalité » (cf. citation ci-dessous), qu'illustrent bien les services à la mobilité. Tenter de trouver leur modèle économique en utilisant des méthodes traditionnelles qui ne leur sont pas adaptées, comporte le risque d'ignorer les « effets utiles » pour le système et de sous-estimer la rentabilité socio-économique du système dans son ensemble (y compris les externalités positives).

« Il s'agit d'apprécier en quoi la valeur ne peut plus être appréhendée dans des produits ou des services en tant que tels, mais dans les « effets utiles » que procurent, dans l'usage, leur intégration » (Gaglio et al., 2011).

Enfin, on minimise l'effet pédagogique qui met en situation les individus, leurs employeurs et les collectivités locales, de tester de nouvelles mobilités, de s'adapter et de trouver des solutions nouvelles pouvant participer au mécanisme du changement. En particulier, l'acceptabilité des politiques publiques dont le jeu vise à contraindre l'usage de la voiture-solo et réorienter les usages vers une multimodalité représente un enjeu majeur et un coût économique masqué. L'acceptabilité des politiques de stationnement et de réduction des vitesses illustre le coût masqué. Mettre en place des stations d'autopartage, de vélos-en-libre services, des aires de covoiturage sont des contreparties (alternatives) nécessaires pour accompagner une politique tarifaire de stationnement sur voirie et hors voirie par exemple.

Les services à la mobilité particuliers/entreprises introduisent l'idée d'économie servicielle et non plus d'économie de l'offre, révélant au passage les limites du système de financement traditionnel des transports. Le versement transports, les péages infrastructures etc. sont des approches financières qui s'inscrivent dans des modèles tournés autour de l'offre... Comment mobiliser des sources de financements nouvelles orientées sur l'usage et le service rendu ? Et qui nécessite de supprimer certaines sources pour leur substituer de nouvelles ? Par exemple, la création d'aires de covoiturage, d'autopartage ou de vélos-en-libre service s'effectuent non pas en plus des aires de stationnement traditionnelles mais à la place, le budget dédié à la création de parkings et à leur exploitation ne vient pas en plus mais à la place etc. A défaut, l'analyse économique évalue des surcoûts et non une approche globale qui nécessite des ajustements de l'existant.

Enfin, les modèles économiques dans lesquels s'inscrivent ces organisations hybrides sont permis par l'économie numérique. La mise en relation d'une grande quantité d'offres et de demandes semble émerger sous l'impulsion de l'économie numérique. Pour l'heure, les services se développent de manière foisonnante et contre-productive faute de disposer de lisibilité globale et de cohérence d'ensemble. Au lieu de le personnaliser en procurant un service sur mesure aux usagers, le foisonnement brouille les pistes et embrouille le système global, laissant au système automobile classique son efficacité. On sait qu'avec une voiture que l'on possède et que l'on conduit, on risque moins de se trouver en situation de devoir se débrouiller qu'en osant s'aventurer vers d'autres services.

L'interopérabilité des services de transport individuels, interstitiels et collectifs conditionne dont l'efficacité globale du modèle de mobilité multimodal qui seul, est de nature à procurer une véritable alternative aux situations de dépendance à la voiture-solo. Cette interopérabilité passe à la fois par une traduction dans les documents d'urbanisme mais également, pas la lisibilité via les applications numériques d'aide à la mobilité.

Conclusion

D'avantage qu'une nouvelle famille, le foisonnement des services personnalisés de transport est un témoignage parmi d'autres de l'évolution du modèle de mobilité dans son ensemble.

La part croissante des réseaux sociaux et de l'usage des applications numériques dans l'organisation de la mobilité des personnes et des biens, la recherche d'optimisation de l'usage des moyens en les mutualisant (parkings, véhicules etc.), l'évolution des modes de contractualisation entre les acteurs publics et privés sont autant de signaux convergents au sein desquels, les services personnalisés de transport s'inscrivent et se multiplient.

Le foisonnement est le signe d'un environnement favorable, de conditions sociétales propices. Mais les individus, les entreprises et les territoires ne perçoivent pas de la même façon, ni ne s'approprient de la même manière, ces nouvelles formes de mobilité. Les centres urbains, les ménages les plus aisés ou les entreprises de services expérimentent, testent et s'adaptent progressivement sous la contrainte pour les uns et/ou par conscience sociétale pour les autres. Les organisations bougent, s'adaptent et modifient les routines du quotidien. L'enjeu pour les politiques publiques est de détecter les individus, les ménages, les entreprises, les territoires qui vont, moins que les autres, avoir la possibilité de s'adapter, d'anticiper ou de se former à cette nouvelle donne.

La mobilité n'est pas acquise, elle s'acquière et s'entretient par des expériences sans cesse renouvelées. La personnalisation des réponses de transport représente un atout, à condition de veiller à ce que tous (individus, territoires, entreprises) y ait accès dans les mêmes conditions. La démocratisation de l'accès à la voiture particulière a représenté un enjeu fort de ces dernières décennies, dans un contexte d'automobilité du modèle de transport. Le modèle change et devient pluri-modal. Les individus et les lieux d'activités ont à réapprendre ces nouvelles formes de mobilité et les intégrer dans leurs organisations. Demain, la desserte routière unique pourra devenir un indicateur de marginalisation d'une zone d'activités ou d'un quartier social quand elle était jusqu'à maintenant, facteur d'attractivité. A l'inverse, la présence d'une diversité de réponses de transports publiques ou privées, combinées, pourra représenter un indicateur d'accessibilité.

L'apprentissage de ces nouvelles formes de mobilité ne va pas de soi. La formation et l'accompagnement des individus, mais aussi des entités économiques et des cultures professionnelles, sont à actualiser voire à recréer. Pour les individus, savoir utiliser les services de TAD, d'autopartage via les applications numériques ne va pas de soi. Les habitudes, les cultures sociales et les dimensions cognitives sont fortement sollicitées. Ignorer le besoin d'accompagner par des formations, des tests etc. risque de créer de nouvelles marginalités. Le ménage multi-équipé en voitures ne sera plus forcément le moins vulnérable dans un contexte de renchérissement des coûts. L'accompagnement des entreprises est essentiel dans ce management du changement à opérer. Le choix de parkings ou de flottes de véhicules mutualisés bouleversent les habitudes organisationnelles et les valeurs traditionnelles de l'entreprise, associées aux voitures de service. Les territoires enfin, ne sont pas tous convaincus de cette nécessité d'adapter et de changer de paradigme. Les milieux professionnels (social, urbanisme, infrastructure, construction...) doivent également interroger à nouveau la référence automobile qui a structuré le modèle de ces quarante dernières années. La

planification et notamment, lors de l'élaboration des SCOT et des PLU représente un enjeu majeur pour contribuer à faire évoluer les mentalités et les pratiques professionnelles.

Bibliographie

- AMAR G., La mutation des transports urbains et les taxis, Communication au colloque : Le taxi, premier transport à la demande. Solution d'avenir pour les mobilités urbaines. Lisbonne, 20 et 21 septembre 2007.
- AMAR G., *Homo Mobilis le nouvel âge de la mobilité*, édition Fyp, 228 p., 2010.
- ADEME, *Usages du vélo en location : quelles pratiques ? Quelles motivations ?*, 2009.
- ADETEC, *L'autopartage dans la sphère privée*, 2009.
- ALESTRA H., ANDRE M., BELSON A., BERLAND P., VANGHELLE B., *la prise en compte de l'électromobilité dans les politiques de mobilités et la planification urbaine. Quels potentiels et opportunités pour la métropole lilloise ?* Master 2 AUDT, Lille, 7 avril 2014, 152 p.
- APUR, *étude de localisation des stations de VLS*, rapport pour la ville de Paris, 2006.
- ATOUT France, MERCAT Nicolas- *Spécial économie du vélo*, 2009, 526 p.
- ARBOUET M., *Quels potentiels pour les nouveaux services à la mobilité ?* 2011.
- ASCHER F., Le transport à la demande: Individualisation des mobilités urbaines et personnalisation des services publics. *Annales des Télécommunications*. vol. 57, n° 3-4, Mars 2002, p. 277-288.
- ATOUT FRANCE, MERCAT N., *Spécial économie du vélo*, 2009.
- AUDIAR (Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennais), *Le développement de l'offre multimodale au service des pratiques intermodales. Comment assurer la complémentarité entre les différents modes de transport ?* Document de synthèse paru dans le cadre de l'observatoire des déplacements, décembre 2008.
- BANOS A., JOSSELIN D., *Les services de transport à la demande dans leur marché et leur cadre institutionnel – étude de faisabilité d'un repositionnement socio-économique de ces marchés*, Rapport d'étape PREDIT, THEMA et VIA-GTI, Octobre 2000, 70 p.
- BANOS A., IZEMBARD A., JOSSELIN D., *Les services de transport à la demande dans leur marché et leur cadre institutionnel – étude de faisabilité d'un repositionnement socio-économique de ces marchés*, Cadre juridique et institutionnel, préférences suscitées, modélisation statistique et exploratoire de la demande. Dernier rapport PREDIT, THEMA et Kéolis, 2002, 67 p.
- BARTH M., SHAHEEN S.A., Shared-Use Vehicle Systems: Framework for Classifying Carsharing, Station Cars, and Combined Approaches. *Journal Transportation Research*. Volume 1791, 2002, pp. 105-112.
- BARTHES A., *Première approche quantitative des processus de covoiturage dans les territoires*, innovations-transports, CERTU Ministère du Développement durable, juin 2009.
- BARTHES A., *Typologie des covoitureurs : analyse de quelques déterminants de passage à l'acte*. Disponible sur : <http://www.innovations-transports.fr>, 2009.
- BEREAUX M., COULON B., RIGAUD P., TERNISIEN G., *La prise en compte des Services de Transports Personnalisés dans les documents de planification territoriale et organisation du système de transport à l'échelle de l'AML*. Etude pour le compte d'InteroSteP, IAUL, mars 2012. 174 p.
- BRISBOIS X., *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*, décembre 2010.
- CASTANO C. et DE LA CHARLERIE F., Autopartage et changement de comportement de mobilité : retour d'expérience des abonnés lillois. *Air Pur*, n° 73, 2007, p. 37-41.

- CASTEX E., *Le Transport A la Demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain*. 379 p. Thèse de doctorat : Géographie : Avignon : 2007.
- CASTEX E. (Dir.), FRERE S., MATHON S., JOUVE N., *Interopérabilité et Services de Transports Personnalisés (InterosteP) : de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socioéconomique*. Rapport intermédiaire rédigé pour le compte du PREDIT IV GO2, mai 2012, 121 p.
- CERTU, *Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transports*, 2006.
- CERTU, *L'autopartage en France et en Europe : état des lieux et perspectives*, 2008.
- CERTU, *Systèmes de transport à la demande : enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation*, 2002, 112 p.
- CERTU, *Le transport à la demande, Etat de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action*. Avril 2006, 94 p.
- CERTU, *Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, 2006, 120 p.
- CERTU, *Le covoiturage en France – État des lieux et perspectives*. 2007, 86 p.
- CERTU, *Les déplacements dans les Écoquartiers, de l'expérimentation aux bonnes pratiques*, 2011 (a), 16 p.
- CERTU, *Les aménagements multimodaux sur les voies rapides urbaines à caractéristiques autoroutières (VRU A). État de l'art et perspectives*, juin 2011(b).
- CERTU, *Les nouveaux services à la mobilité*. Collection Predit « Le point sur ». 2013, 100 p.
- CERTU-CETE de Lyon, *Note sur l'autopartage de voisinage : Etat de l'art en Europe et Amérique du Nord*, 2011.
- CIV, *Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité*, Editions du CIV, 2011. 171 p.
- CLUB DES VILLES CYCLABLES, *Enquête 2007 sur les initiatives et démarches en matière d'intermodalité vélos et transports publics, synthèse des résultats*, document publié dans le cadre d'une rencontre organisé par le Club des villes cyclables, 22 mars 2007.
- DATAR, DTT, ADEME, *Services à la demande innovants en milieu rural: de l'inventaire à la valorisation des expériences*, ADETEC, Novembre 2004, 245 p. Disponible sur : <http://www.datar.gouv.fr>
- DE CASTELNAU R. et HUGÉ A., Cabinet de Castelnau, *Vélos en libre-service : choisir le bon montage juridique*, article paru dans La Gazette des Communes, No 2032, 31 mai 2010.- pp. 52-55.
- ECOSYMPA 198, *Expérimentation COordonnée de SYstèmes de Mobilité Partagée en Poitou Charentes « Développement de l'autopartage dans les agglomérations chefs-lieux du Poitou-Charentes »* Rapport final pour le PREDIT. juin 2007, 118 p.
- ETD, *Construire une offre locale de transport : quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et urbain ?*, décembre 2009.
- FEITLER S., Les systèmes de voitures partagées, chaînon manquant entre le transport en commun et la voiture particulière ? *Annales des Mines*, nov. 2003. pp. 94-100.
- FERGUSON E., The rise and fall of the American carpool: 1970–1990. *Transportation*, Springer, n°24, 1997, pp. 349–376.

FROST ET SULLIVAN'S STUDY, M4FA-18, *Sustainable and Innovative Personal Transport Solutions – Strategic analysis of carsharing market in Europe*, 2010.

GAGLIO G., LAURIOL J., DU TERTRE C., *L'économie de la fonctionnalité : une voie nouvelle vers un développement durable ?* Octares Editions, 2011, 198 p.

GART, PREDIT., *Le transport à la demande, état de l'art et perspectives*. Rapport public de recherche, Paris : IDF Conseil, 1997, 97 p.

GART, *Le tour de France des services de vélos*, 2009.

GREBERT J. (dir), *Automobilité et habitat partagé*. Rapport pour le P.R.E.D.I.T. et la D.R.A.S.T. Paris: Ministère de l'équipement, du logement et des Transports, juillet 2000, 103p.

GRIDAUH, Écriture du PLU, Fiche n°2, Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), 2011, 8 p.

HURÉ M, « De Vélib' à Autolib'. Les grands groupes privés, nouveaux acteurs des politiques de mobilité urbaine », *Métropolitiques*, 6 janvier 2012(a). <http://www.metropolitiques.eu/De-Velib-a-Autolib-Les-grands.html>.

HURÉ M, Une action publique hybride? Retour sur l'institutionnalisation d'un partenariat public-privé, JCDecaux à Lyon (1965–2005) ; *Sociologie du travail*, Elsevier, 2012 (b), pp. 233-253.

HUWER U., Public transport and carsharing – benefits and effects of combined services, *Transport policy*, 2004.

IAU Ile-de-France, *Autopartage et covoiturage à Londres, Berlin et Madrid : quelle offre et quel rôle des pouvoirs publics?*, 2010.

INFRAS - BFE (BUNDESAMT FÜR ENERGIE), Suisse, *Evaluation carsharing*, rapport, 2006.

INSEE Nord-Pas-de-Calais, Les migrations alternantes en Nord-Pas-de-Calais, *les Dossiers de Profils* n° 102, juin 2011.

JOSELIN D. *Les services de transport à la demande dans leur marché et leur cadre institutionnel – étude de faisabilité d'un repositionnement socio-économique de ces marchés*, Synthèse, THEMA et Kéolis, 2002, 10 p.

JOSELIN D., GENRE-GRANDPIERRE C. Des transports à la demande pour répondre aux nouvelles formes de mobilité. Le concept de Modulobus. In *Mobilités et temporalités*. Bruxelles : Publications des facultés universitaires Saint Louis, 2005, p. 151-164.

KAUFMANN V., *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2008, 115 p.

LE BRETON E., Le transport à la demande comme innovation institutionnelle, *Flux*, Janvier-Mars 2001, n°43, p. 58-69.

LE BRETON E., ASCHER F., BOURDIN A. *et al.*, *Le Transport à la Demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines*. Paris : ARDU, 2000. 219 p. (Rapport PREDIT).

MATHON S, PALMIER P., ZOGALL B., LANNOY A., *Accessibilité « modes actifs/TC » du territoire de l'AML*. CETE Nord Picardie/DREAL Nord-Pas-de-Calais, 2013, 41 p.

MENERAULT P., Les effets territoriaux d'un outil de financement des transports publics : le versement-transport. *Transports Urbains*, n°78, 1993, pp.21-24.

MENERAULT P., MONGIN N., Les nouvelles données de la planification locale des transports en Angleterre et en France, *Recherche Transports Sécurité*, n°69, octobre-décembre 2000, p. 97-112.

- MENERAULT P., YERPEZ J., TIRA M., 2003, « Le renouveau des outils de planification locaux à l'échelle européenne : éléments de comparaison entre PDU français, PUT italiens et LTP anglais » in J. YERPEZ (coord.), *Le Plan de Déplacements Urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Actes du colloque des 12 et 13 juin, Aix-en-Provence, p. 71-86.
- MOMO project, *The state of european carsharing, final report*, juin 2010.
- OBIS, *Optimiser le vélo en libre service dans les villes européennes*, juin 2011.
- PREDIM, *L'information multimodale : une évolution positive, les opportunités à saisir, les pistes à explorer*. Rapport d'activité (2002-2010). Juillet 2010, 65 p.
- PREDIT, *Pour le développement de l'autopartage à grande échelle (AGE), tome 1*, 2007
- RAVALET E., BUSSIÈRE Y., Les systèmes de vélos en libre-service expliquent-ils le retour du vélo en ville? *Recherche Transports Sécurité*, Springer, 2012, pp. 15-24.
- RIBEILL G. Quelques aspects de l'histoire des transports collectifs en région parisienne (1828-1942), *Cahier / Groupe Réseaux*, Vol. 2 , n° 4, 1986, pp. 160-174.
- ROCCI A., *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportement vers une réduction de l'usage de la voiture*, thèse de doctorat, 2007.
- SAILLIEZ L., *Les vélos en libre-service : marketing urbain ou politique environnementale*, mémoire de fin d'études, 2010.
- SHAHEEN S. A. et COHEN P. *Growth in worldwide carsharing : an international comparison*, article paru dans *Transportation Research Record*, n° 1992, 2007.
- SHAHEEN, S. A.; SPERLING D., WAGNER C., *A Short History of Carsharing in the 90's*, *The journal of world transport policy and practice*, vol.5 n°3, 1999, p.18-40.
- SEEIDD, *Les comptes des transports en 2008 (tome 2) – Dossier d'évaluation sur les vélos en libre-service*, juin 2009.
- TNS SOFRES - CHRONOS, *Auto-mobilités : la voiture dans le marché unique des déplacements*, *Transport Public*, avril 2010, n° 1101, pp. 42-44.
- UNION DES TRANSPORTS PUBLICS. *Le transport à la demande dans le transport public urbain*, Mai 2005, 8p.
- USTER G., *Dix années d'évolution du Système d'information Multimodale en France*. *TEC*, n°212, octobre-décembre, 2011, pp. 42-47.
- VINCENT S., *Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, thèse doctorat en sociologie, 2008(a), 417 p.
- VINCENT S., *La structuration de la pratique du covoiturage en France : jeu d'acteurs et institutionnalisation*. Colloque de l'ASRDLF, *Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional* - 25, 26 et 27 août 2008, Rimouski (UQAR), Rimouski : Canada, 2008(b). Disponible sur <http://hal.archives-ouvertes.fr>

Liste des sigles et acronymes utilisés dans le texte

AML : Aire Métropolitaine Lilloise

AO ou AOT : Autorité Organisatrice de Transport

AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain

DSP : Délégation de Service Public

HOV : High Occupancy Vehicule

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

NSM : Nouveaux Services à la Mobilité

PDE/PDA/PDIE/PDC : Plan de Déplacement d'Entreprise/ d'Administration/ Inter Entreprise/ de Campus.

PLU : Plan Locaux d'urbanisme

PLUI : Plan Locaux d'urbanisme Intercommunaux

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PTU : Périmètre de Transport Urbain

SCIC : Société Coopérative d'Intérêt Collectif

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SEM : Société Economique Mixte

SPIC : Service Public Industriel et Commercial

STP : Service de Transport Personnalisé

TAD : Transport A la Demande

TC : Transport en Commun/Collectifs

TCSP : Transport en Commun en Site Propre.

VLD : Vélo Longue Durée (location de longue durée)

VLS : Vélo en Libre service

VP : Voiture Personnelle ou Véhicule Particulier

VAP : Voitures A Plusieurs / Voitures Avec Passagers

VTP : Véhicule à Temps Partagé

Table des figures et des tableaux

Liste des figures :

Figure 1 : Périmètre du territoire d'étude : l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML).....	12
Figure 2 : Densités communales au sein de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML)	14
Figure 3 : Infrastructures routières et ferrées au sein de l'AML	15
Figure 4 : Périmètre de transports Urbains sur le territoire d'étude	16
Figure 5 : Organisation des transports urbains et interurbains dans le territoire de l'AML	17
Figure 6 : Taux de motorisation des ménages par commune de l'AML.....	20
Figure 7 : Répartition communale des inactifs (hors retraités) dans l'AML.....	21
Figure 8 : Revenus moyens des ménages par commune de l'AML.....	21
Figure 9 : Localisation des différents services de Transport à la Demande au sein de l'AML.....	23
Figure 10 : Localisation des STP au sein du territoire d'étude	24
Figure 11 : STP compris dans un rayon de 100 m autour des arrêts de transport en commun	26
Figure 12 : STP compris dans un rayon de 500 m autour des arrêts de transport en commun	26
Figure 13 : Page d'accueil de l'e-questionnaire	34
Figure 14 : Cartographie des répondants à l'enquête par e-questionnaire (tous modes confondus)	36
Figure 15 : Cartographie des répondants à l'enquête par e-questionnaire par STP	38
Figure 16 : Age des répondants à l'enquête par e-questionnaire.....	39
Figure 17 : Emergence et évolution des STP	52
Figure 18 : Arrêt <i>Itineo</i> Station 4 Cantons (InterSTeP, Villeneuve d'Ascq, 2013).....	53
Figure 19 : Aire de covoiturage vue de face (InterSTeP, Fougères, oct. 2013)	54
Figure 20 : Entrée d'une aire de Covoiturage en Ille et Vilaine (InterSTeP, Fougères, oct. 2013)	54
Figure 21 : revêtement d'une aire de Covoiturage en Ille et Vilaine (InterSTeP, Fougères, oct. 2013)	54
Figure 22 : Place de stationnement réservée aux covoitureurs (InterSTeP, Avignon, 2011)	55
Figure 23 : Lilas Autopartage Station « Leclerc » vue depuis la rue (InterSTeP, Lille, juin 2013).....	56
Figure 24 : Lilas Autopartage Station « Leclerc » vue depuis la Place du Maréchal Leclerc (InterSTeP, Lille, juin 2013)	56
Figure 25 : Lilas Autopartage Station « Leclerc » vue depuis la voie piétonne qui longe le terre-plein de la Place du maréchal Leclerc (InterSTeP, Lille, juin 2013)	56
Figure 26 : Lilas Autopartage Station « Louise de Bettignies » (InterSTeP, Lille, juin 2013)	57
Figure 27 : Station « Colombiers » de la société d'autopartage CityRoul (InterSTeP, Rennes, 2011)	57
Figure 28 : V'Lille station « Leclerc » Place du Maréchal Leclerc (InterSTeP, Lille, 2013)	57
Figure 29 : Carte des services d'autopartage en France	65
Figure 30 : Répartition des STP par rapport à l'urbanisation représentée à l'aide de la tâche urbaine	67
Figure 31 : Localisation des STP par rapport aux PTU de l'AML.....	68
Figure 32 : Professions des répondants par service de transport personnalisé	70
Figure 33 : Répartition des usagers des STP par classe d'âge	71
Figure 34 : Répartition homme/femme par service de transport personnalisé	72
Figure 35 : Répartition des types de covoiturage par sexe	73
Figure 36 : Présence d'enfants dans le foyer chez les répondants (par service de transport personnalisé)	74
Figure 37 : Les motifs de déplacement pour lesquels les STP sont utilisés.....	77
Figure 38 : Fréquence d'utilisation des STP	79
Figure 39 : Motivations mentionnées par les utilisateurs de STP	80
Figure 40 : Perception de la facilité d'usage des services de STP.....	82
Figure 41 : Moyen qui a servi à prendre connaissance du service de STP	83
Figure 42 : Statut des covoitureurs répartis en fonction du genre	92
Figure 43 : Répartition par tranche d'âge	93

Figure 44 : Cartographie de l'ensemble des destinations proposées au départ de l'AML.....	95
Figure 45 : Cartographie de l'offre de covoiturage au départ de la commune de Lille (trajets de courtes et moyennes distances).....	96
Figure 46 : Les lieux de rendez-vous et de dépose proposés par les covoitureurs.....	97
Figure 47 : Les lieux de rendez-vous et de dépose des covoitureurs, zoom sur la dernière partie du graphique	98
Figure 48 : Modes de déplacement habituellement utilisés en semaine	110
Figure 49 : La perception de la voiture chez les usagers des STP	115
Figure 50 : Liste des zones commerciales retenues pour les calculs d'accessibilité	149
Figure 51 : Accessibilité aux pôles commerciaux de l'AML à pied et en transport en commun.....	150
Figure 52 : Accessibilité aux zones commerciales de l'AML.....	151
Figure 53 : Cas du PLU de Loos en Gohelle : le projet de « ceinture verte » permettant de formaliser les itinéraires pédestres et cyclables de la commune	153

Liste des tableaux :

Tableau 1 : Nombre moyen de déplacement au sein des PTU de l'AML	18
Tableau 2 : Répartition des parts modales au sein des PTU de l'AML	19
Tableau 3 : Distance entre les STP et les stations de transport en commun	25
Tableau 4 : Nombre de trajets de covoiturage recensés par site	28
Tableau 5 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés dans le cadre du projet InterOSTeP	30
Tableau 6 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés dans le cadre de la recherche, analysés par type de STP	33
Tableau 7 : Données de cadrage sur la population française et celle de AML (Insee RP 2011).....	39
Tableau 8 : Liste des appellations utilisées pour désigner les STP	44
Tableau 9 : Liste des appellations utilisées pour mentionner la famille formée par les modes de déplacement étudiés.....	46
Tableau 10 : Classification des STP en fonction des typologies proposées pour chaque mode	50
Tableau 11 : Extraits de réponses concernant la prise de connaissance du mode	58
Tableau 12 : Situation des répondants au moment de l'enquête.....	69
Tableau 13 : Usage des STP par les familles de plus de trois enfants	75
Tableau 14 : Proportion de personnes titulaire du permis de conduire chez les utilisateurs de STP	75
Tableau 15 : Equipement en automobile des ménages	75
Tableau 16 : Equipement en vélo des ménages.....	76
Tableau 17 : Extraits de réponses sur les usages du VLS	76
Tableau 18 : Extraits de réponses sur les autres motifs d'utilisation du covoiturage.....	78
Tableau 19 : Extraits de réponses sur les motivations liées à l'usage des STP.....	81
Tableau 20 : Utilisation du TAD avec les autres STP	89
Tableau 21 : Calcul des coûts de déplacements par les usagers des STP.....	112
Tableau 22 : Types de combinaison de STP	113
Tableau 23 : Nombre de personnes utilisant qu'un seul service de transport personnalisé	114

Annexes

Liste des annexes :

Annexe 1 : Grille d'entretien auprès des usagers	172
Annexe 2 : Caractéristiques socio-démographiques de chacun des usagers enquêtés.....	174
Annexe 3 : Grille d'entretiens auprès des opérateurs de transport	176
Annexe 4 : Grille d'entretien auprès des AOT.....	179
Annexe 5 : Questionnaire quantitatif auprès des usagers	181
Annexe 6 : Analyse des STP dans les documents de planification des agglomérations interrogées	192

Annexe 1 : Grille d'entretien auprès des usagers

1) Cadrage : Qu'est ce qu'un mode de transport efficace, selon vous ?

Pensez-vous que les modes de transport que vous utilisez soient efficaces ?

2) A l'époque, pourquoi aviez-vous choisi ce mode de transport ?

A l'époque quand vous avez fait ce choix, qu'est-ce qui vous a amené à utiliser ce mode ? Il y a-t-il eu un élément déclencheur ? une anecdote ?

Raisons financières (moins cher que la voiture) ? Combien payez-vous pour ce service ?

Contrainte (plus de voiture ou voiture en panne, déménagement, un jour de grève...) ?

Par gain de temps ?

Pour des raisons écologiques ?

Pourquoi avoir décidé d'utiliser ce service plutôt qu'un autre ?

3) Aujourd'hui, quels sont les avantages et les inconvénients que vous voyez à ce STP ?

Pensiez-vous rencontrer ces difficultés, ces avantages lorsque vous aviez fait votre choix ?

Votre entourage vous a-t-il soutenu dans votre choix ? Quelle est l'opinion de votre entourage professionnel (collègue), familial ou amical de ce mode ?

Cela vous est-il arrivé de vous faire interpeler par des personnes parce que vous preniez le stationnement des automobilistes ?

4) Comment vous déplaçiez-vous auparavant ?

En TC, voiture, vélo, marche à pied ?

Ces modes ne répondaient-ils plus à vos attentes ? Pourquoi ?

Que pensez-vous des transports en commun ? de la voiture ? du vélo ?

Est-ce agréable de prendre ces modes ?

5) Pouvez-vous me parler de vos déplacements avec ce mode ?

Comment vous organisez-vous ? réservez-vous par internet ? par téléphone ? en se rendant dans un autre lieu ?

Dans quelles circonstances utilisez-vous ce mode de transport ? Pour quels motifs ? (professionnels, domicile-travail, achats, loisirs...)

Combien de fois par semaine ?

Est-ce que vous l'utilisez pour un trajet de porte à porte ou vous utilisez parallèlement d'autres modes de transport ?

Où vous rassemblez-vous ? A quelle station ? Pourquoi ?

Pour le covoiturage : comment partagez-vous les frais de transport ?

Rencontrez-vous des difficultés ? Comment faites-vous si la voiture/le vélo n'est pas disponible ? Si une personne qui fait du covoiturage avec vous ne vient pas au lieu de rendez-vous ? Etes-vous obligé

de réserver longtemps à l'avance ce mode ? Avez-vous déjà eu des voitures où le plein d'essence n'était pas fait ? ou la voiture était sale ?

6) Utilisez-vous d'autres modes de transport parallèlement à ce service au cours de votre trajet?

Lesquels ?

Prendre ce STP vous facilite-t-il l'usage des transports en commun ?

Utilisez-vous moins souvent votre voiture actuellement ?

Avez-vous l'impression d'avoir changé vos pratiques de mobilité ? Utilisez-vous plus souvent qu'avant les TC ? le vélo ? la marche à pied ?

Avez-vous vendu une voiture ou renoncé à l'achat d'une autre voiture du fait de ce STP ?

Avez-vous pris un abonnement TC alors que vous n'en aviez pas avant ?

Prenez-vous davantage en compte ces services de transport dans vos choix résidentiels ?

7) Que pensez-vous de la communication qui est faite autour de ce service ?

Comment avez-vous connu ce service ? Par des proches ? Internet ? Publicité ? En passant devant ?

Que pensez-vous du système de réservation ? Le site internet est-il clair ? Avez-vous eu des difficultés à comprendre ? Des difficultés à rencontrer des personnes ? Des difficultés à accéder au service du fait de ne pas avoir de Smartphone ou d'internet ?

Est-ce que l'on vous a montré comment le système fonctionnait ? Est-ce quelqu'un de votre entourage ? un professionnel ?

Il a-t-il des modes de transport que vous avez essayé mais que vous avez renoncé car vous n'arriviez pas à vous en servir ?

Trouvez-vous quelqu'un à qui poser vos questions lorsque vous rencontrez des difficultés ? Lorsqu'il y a des modifications (plus de voiture de disponible, de vélos, de travaux), êtes-vous averti par l'organisme ? Si oui, comment ? Par internet, téléphone, face à face ?

8) Ce mode de transport vous convient-il ?

Pensez-vous continuer cette pratique ou la testez-vous seulement ?

Dans quelques années pensez-vous continuer cette pratique ? Quels événements pourraient vous conduire à ne plus l'utiliser ?

Si vous n'arrivez pas bien à l'utiliser ou que vous n'avez pas suffisamment d'aides sur les problèmes que vous rencontrez, est-ce que cela vous inciterait à changer de mode de transport ?

Participez-vous au développement de ce mode (parlez-vous de ce mode à d'autres personnes ? Incitez-vous d'autres personnes à prendre ce mode ?) ? Avez-vous l'impression de faire partie d'une communauté de service ? Faites-vous partie d'un groupe ?

Pensez-vous que ce service soit bien connu de l'ensemble des usagers ? Que faudrait-il faire pour l'améliorer ?

Connaissez-vous d'autres personnes de votre entourage qui utilisent ce mode ? Serait-il possible de les rencontrer ?

Caractéristiques sociodémographiques : sexe, âge, taille du ménage (présence d'enfants notamment), profession, lieu (centre-ville, périurbain, rural, proximité avec une station ?), nombre de voiture.

Annexe 2 : Caractéristiques socio-démographiques de chacun des usagers enquêtés

Prénom	STP utilisé	STP 2	Arrêt du STP 1	Age	CSP	Lieu de résidence	Nombre d'enfant	Nombre de voiture	Permis B
Thérèse	Lilas	V'Lille : Vélo longue durée	Non	42	Cadre	Lille	2	0	Oui
Olivier	Lilas		Non	31	Cadre	Lille	1	0	Oui
Hervé	Lilas		oui	30	Cadre	Saint-André	2	1	Oui
Virginie	Lilas		oui	38	Cadre	Lille-Fives	0	0	Oui
Anne-Sophie	Livop		non	30	Cadre	Lille	0	1	Oui
Bruno	Lilas	V'Lille	non	35	Cadre	Lille	2	0	Oui
Arnaud	Lilas	V'Lille	Non	28	Cadre	Lille	0	0	Oui
Claire	Lilas		Non	45	Cadre	Lille	2	0	Oui
Raphaëlle	V'Lille		Non	34	Employée	Erquinghem-Lys	0	2	Oui
Marie	V'Lille		Non	20	Etudiante	Lille	0	0	Non
Christelle	V'Lille		Non	44	Cadre	Wambrechies	2	1	Oui
Céline	V'Lille		Non	39	Cadre	Lille	0	1	Oui
François	V'Lille		Non	38	Cadre	Bailleul	2	1	Oui
Romain	V'Lille	Covoiturage	Non	41	Cadre	Roubaix	2	1	Oui
Lionel	V'Lille		Non	30	Cadre	Lille	0	1	Oui
Judith	Vélib		Oui	45	Cadre	Lille	0	0	Oui
Sonia	Covoiturage		Non	45	Cadre	Paris-Tourcoing	1	1	Oui
Paul	Covoiturage		Non	19	Etudiant	Lille-Fives	0	0	Oui
Enguéran	Covoiturage		Non	19	Etudiant	Lille	0	0	Oui
André	Covoiturage	V'Lille	Non	22	Etudiant	Lille Moulins	0	0	Oui

Françoise	Covoiturage		Non	48	Cadre	Avelin	3	4	Oui
Sylviane	Covoiturage		non	48	Technicienne	Avelin	1	2	Oui
Fabien	Covoiturage		Non	47	Cadre	Waller	3	2	Oui
Elisabeth	Covoiturage		Non	42	Cadre	Nomain	1	3	Oui
Emilie	TAD		Oui	31	Employée	Courcelles lez Lens	2	1	Non
Marlène	TAD		Non	38	Cadre	Douai	0	1	Non
Monique	TAD		non	69	Sans emploi	Bois Bernard	1	0	Non
Béatrice	TAD		Non	55	Employée	Ablain Saint Nazaire	3	1	Non

Annexe 3 : Grille d'entretiens auprès des opérateurs de transport

Partie I : description et fonctionnement du service

1-Fiche d'identité du service

- a- Nom du service
 - depuis quand le service existe?
 - type de service (ex: camionnettes partagées pour rues commerçantes/livraison de marchandises)
 - moyens matériels et humains : notamment nombre de véhicules
- b- Moyens financiers : budget (fonctionnement+investissement), subventions
 - Qui finance le service: contribution de l'usager? Subventions publiques? Etc.
 - est-ce que le service s'équilibre financièrement?
 - Modalités de gestion: contrat? DSP? Régie?
- c- Public visé : ouvert à tous ? quel est votre cœur de cible ?
- d- Fonctionnement :
 - comment ça marche ? comment on réserve ? coût pour l'usager ? comment on adhère/procédure d'adhésion (complexe, facile, besoin de se déplacer...)?
 - e-stratégie d'implantation des stations le cas échéant (hypercentre/pourquoi, où précisément, proximité des TC...)?
 - stratégie de communication/site internet ? communication à quel moment (bien en amont, juste avant le lancement, après le lancement...)?
- f- Gérez-vous d'autres services de transport? Si oui, gérez-vous ce STP en connexion avec les autres modes?
 - le portage du service a-t-il évolué depuis son lancement ? (ex : d'abord gestion entre particuliers puis gestion collective/associative/entreprise puis financement public puis gestion publique...)?
- g- Pourquoi vous-êtes vous lancés dans ce STP ? Avez-vous réalisé un diagnostic ou recueilli des éléments d'analyse des besoins locaux en mobilité ?
 - Quel élément déclencheur/pourquoi ce type de STP rencontre-t-il aujourd'hui un certain succès selon vous (prix du carburant, souplesse d'utilisation...)?

2-Statistiques - modalités de suivi du service

- a- Combien d'adhérents
 - -quels types d'adhérents (hommes/femmes, jeunes/vieux, employés/étudiants/sans emploi/retraités, revenus) ?
 - -principaux motifs du déplacement de ces adhérents?
- b- Combien de réservation de véhicules ? combien de km parcourus ?
 - autres stat disponibles (notamment : savez-vous si vos adhérents utilisent les TC, plus moins qu'avant ? même question pour le vélo, marche à pied, VP, autres STP etc...)?
 - Enquêtes de satisfaction (quantitatives, qualitatives)? De suivi des pratiques? Etc.

3- Interopérabilité du service ?

- a- sur votre agglomération/dans votre ville, quelles sont les facilités offertes aux usagers en matière d'intermodalité ? Plus particulièrement entre votre service et le reste de l'offre de transport ?

b- quels sont les projets en matière d'intermodalité ? Notamment, avez-vous étudié les possibilités d'utiliser les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) pour faciliter l'intermodalité (par exemple, applications sur téléphones portables permettant de réserver, payer, visualiser le trajet et les interconnexions possibles avec les TC...) ?

- L'utilisation croissante des NTIC par les services à la mobilité est-elle selon vous une bonne chose ? Y a-t-il un risque de marginaliser une partie de la population ?

c- quelles sont les principales difficultés pour développer cette intermodalité ? Difficultés

- juridiques, difficultés techniques, difficultés financières, réunir les différents acteurs concernés... ?
- Plus globalement, quels sont les principaux obstacles auxquels vous vous êtes heurtés pour mettre en place et développer ce STP ? Quels éléments facilitateurs ?
- NB : pour les services de covoiturage, parmi les difficultés : répartition des frais, problème d'assurance....

d- modalités d'échange et de partage de données avec les autres opérateurs? Problème? Quel est le statut de propriété de la donnée? Est-ce que des données sont confidentielles? Etc.

4 - conflits d'usage...

- plaintes dues au fait que le STP monopolise des places sur la voie publique (concerne l'autopartage et le VLS) et réduise de ce fait les possibilités de stationnement....

Partie II : interopérabilité technique (réalisation Thomas Durlin, CEREMA)

1- Outils

- Quels sont les outils mis en œuvre dans le cadre du service ? (interface usager, site web / mobile, réservation de véhicule, gestion en back office : matériel comme la gestion du matériel roulant par exemple, personnel, clientèle, ...)
- Si plusieurs, quels sont-ils et pour quelle tâche sont-ils utilisés ?
- Sont-ils spécifiques au prestataire ? Êtes-vous propriétaires de l'outil, s'agit-il d'outils "libres" ? Le prestataire de service est-il propriétaire de l'outil, maîtrise-t-il ses données d'entrée et de sortie ? (données dans un format ouvert ou non)
- Existe-t-il des documents de spécification (référentiels/standards) des outils ? Sont / seraient-ils diffusables ?

2- Echanges d'information

- Des échanges sont-ils déjà mis en œuvre avec d'autres partenaires (autres services, services concurrents...) ?

Si oui :

- Dans quels domaines (offre de déplacement, données clients, données Consommation du service, données Matériel, ...) ?
- Dans quel cadre ? (libre échange, contractualisation, conventionnement, ...)
- De quelles manières, sur quels supports ? (échanges, web)
- A quelle fréquence ? (statique, plus ou moins régulière, temps réel)

Si non :

- Cela serait-il possible en l'état actuel ?
- Quels seraient les obstacles (organisationnels, concurrentiels, économiques, techniques, juridiques...) à le faire ?

3- Données utilisées

Utilisez-vous des données dont vous n'êtes pas l'auteur (données importées d'autres partenaires ou données libres) ? Vous appuyez-vous sur des standards, des normes ou des référentiels ?

4 - Format des données utilisées

Quel référentiel géographique utilisez-vous ? (récupération, possible ou déjà pratiquées, de données d'autres partenaires ?) Sous quel format l'utilisez-vous ? En avez vous une gestion en propre ? Si oui, pourquoi ? (Objectifs particuliers, internalisation du processus) Si non, pourquoi ?

Quel format utilisez-vous pour la base de données d'offre partagées ? (format, champs des données). Idem pour la base de données clients ?

5- Historisation

Un processus d'historisation des données est-il mis en oeuvre et opérationnel ?

Si oui :

- dans quels buts a-t-il été créé ?
- Quels sont les éléments concernés ? (données clients, consommation des services, maintenance...)
- A quel horizon ? Sous quels formats ?

Si non :

- pourquoi n'y en a-t-il pas ? (pas d'intérêt, moyens à mobiliser, ...) Serait il développé ultérieurement ?

6- Gestion du matériel

Y a t il une gestion spécifique du matériel et des équipements ? Par exemple pour bien répartir les véhicules sur les différentes stations (pour l'autopartage et le VLS), pour la stratégie d'achat des véhicules, le suivi GPS des véhicules...

Met-elle en oeuvre d'autres partenaires ? (entretien du matériel, gestion partagée de ressources...)

7- Tarification et billettique

Comment est définie la tarification des services ? (stratégies de tarification, possibilité d'adaptation des tarifs, en fonction du temps, du profil client, d'offres promotionnelles internes, voire en collaboration avec d'autres prestataires de service, ...)

Fait-elle l'objet de processus ou d'outils spécifiques ?

Pour la billettique, y a-t-il des supports matérialisés ou tout se fait-il informatiquement (par exemple un code donné au client qui le rentre sur l'accroche du VLS)?

Quelle interopérabilité de cette billettique avec les autres services de transports (réseau urbain, autres STP, SNCF...)? Y a-t-il un standard commun entre ces différents services en matière de billettique ?

Annexe 4 : Grille d'entretien auprès des AOT

1- Opinions générales sur les STP

Phrase introductive : « on parle souvent de nouveaux services à la mobilité ou d'offres alternatives à l'offre traditionnelle conçus comme de nouvelles manières de gérer collectivement des services à usage personnalisé, qu'en pensez-vous, quel est votre point de vue ? ».

- Les nouveaux services à la mobilité : Quels sont les modes de transport que vous mettez dans cette catégorie ? Pourquoi ? (vérifier si pb de catégorie mal définie dans le discours) Depuis quand ? Réflexion en cours ? Récent ? Lié à un changement particulier (élu, difficultés financières, contact avec d'autres partenaires ?....)
- quel avenir pour l'ensemble de ces offres de transport ? **Effet de niche, effet de mode ou des moyens de transports à part entière** amenés à se développer ?
- Comment les concevez-vous à **l'heure actuelle et demain** : en mode porte-à-porte/ou en intermodalité ?
- Est-ce que c'est un mode qui entre en concurrence avec d'autres **offres à l'heure actuelle et dans l'avenir** ? ou est-ce complémentaire d'un point intermodal (notion de rabattement) ? ou complémentaire : permet de palier un niveau de service dégradé (en période de vacances ? pour couvrir des périodes horaires où l'offre est faible ? le WE ?)
- Sur quels territoires ces nouvelles organisations peuvent-elles être mises en place ? Les réponses varient-elles en fonction des territoires ? Si oui, de quelle manière (différences entre offre en périurbain, quartiers et centres-villes).
- A quelle période horaire ? en semaine ou en WE ? pour quels publics ? pour quels motifs (ex : tourisme).
- Est-ce que l'opinion publique sur ces nouvelles organisations est en train de changer ? la population/usagers sont-ils demandeurs ? Si oui, y a-t-il des anecdotes qui le montrent ?
- Comment ce mode est-il perçu par un élu : en termes de visibilité,? acceptabilité...de la halte car, SNCF...par rapport à cette offre nouvelle ? Des résistances au changement à la fois de la part des élus ou de la population ? Pourquoi (disparition d'un service public, abandon du territoire, impression de dépossession) ?
- Est-ce que l'attachement, lorsqu'il est irrationnel, à la halte car/SNCF...n'est pas lié au fait que qu'il s'agit d'un repère au sol, de grilles horaires...que ne procurent pas les STEP (lignes virtuelles, co-voiturage...) Est ce que c'est quelque chose de tangible ?
- Argumentaires que les usagers ou les élus leur opposent/ usages, compétences de mobilité pour ces services qui nécessitent de savoir utiliser un service qui n'est pas matérialisé par des grilles horaires, des emplacements matérialisés...risque de marginalisation ?
- Est-ce que c'est le même métier, pour un technicien d'AOT, de concevoir et d'exploiter une ligne TC et un service tel TAD : dans un cas, un service structuré avec des lignes/grilles horaires...dans l'autre, approche virtuelle...Quelles sont les qualifications requises?Y a-t-il des résistances professionnelles...

2- Services mis en place depuis une vingtaine d'années et abandonnés ou inexistance des STP :

- Si des STEP ont existé mais ont été abandonnés...pourquoi avaient-ils été mis en place ? Pourquoi ont-ils été abandonnés ? Quel est l'impact de « l'échec » sur la mémoire et la capacité de retenir une nouvelle expérience ?
- Si ces services ne sont pas mis en place, pourquoi ? pas d'utilité ou besoin d'aide pour en mettre en place ?
- Quels sont les principaux freins au développement des STP ? (culturel, financier, compétence métier, juridique, apprentissage, desserte ...)
- A quelles conditions, ces STEP peuvent-ils fonctionner ? Niveau d'exigence n'est pas le même que pour les autres services traditionnels : ce n'est pas parce que une ligne de TC dysfonctionne qu'on l'abandonne aussi rapidement ?

3- Sur les services existants

- Quelle est votre politique en matière de transports collectifs ? Offre en développement (en projet en cours) + territoire/périodes horaires/usagers qui ne seront « jamais » desservis par une offre de TC car pas rentables ?
- Depuis quand le service est-il mis en place ? Phase expérimentale, à quelles conditions ils reviendraient sur l'intérêt ? Ou est-ce qu'ils envisagent de maintenir pendant plusieurs années quelques soient les conditions de rentabilité ? Est-ce qu'ils intègrent une période où le service ne serait pas rentable ?
- Préalablement à la mise en place le service, avez-vous une étude de marché/diagnostic ? si oui, est-ce le besoin du service est lié à un déclencheur spécifique ou plus globalement d'une politique publique (ex : PDU, PCT etc.)...ou démarche plus pragmatique (ex : un prestataire qui est venu présenter le service...) ?
- Est-ce que la collectivité est en pointe sur les usages des NTIC, appliqué ou non aux transports ? services en ligne, bases de données ?
- Exploitants de TC sont-ils force de propositions en termes d'information multimodale, de billettique ? et de NTIC de manière générale ?
- Pour concevoir le cahier des charges, assurer le suivi du service, est-ce qu'un poste a été créé au sein l'AOT ? est-ce qu'il a fallu former les personnels en place...est-ce la même technicité que les TC ? est-ce les mêmes compétences ?
- Accompagnement social (formation des conducteurs ? est-ce un secteur de créateurs d'emplois ? est-ce que les métiers sont les mêmes que pour les TC ?
- Est-ce que vous avez trouvé facilement des exploitants/ services dont c'est le métier ? ou est-ce qu'il y a un déficit de compétences sur ces modes transports/TC (ex : entreprises d'autocars qui ne sont pas forcément les mêmes qui assureront le services ?)
- Quels outils pour assurer le service : centrale de mobilité (bases de données, information), montages juridiques (quels types de contrats : régie, convention, marché, DSP, financement de structures associatives...)/risques associés/questions, montage économique/financement (qui paie ? combien ?)
- Est-ce que vous faites des conventions entre AOT pour permettre de mettre en place un service qui n'est pas de la compétence de l'AOT de référence (ex : TAD mis en place la CC des Weppes par conventionnement avec le CG).
- A quelles conditions financières ? En sus de l'offre actuelle ? Ou alternatives à l'offre actuelle deviendrait trop onéreuse ? A quelles conditions ce serait rentable
- Outils de suivi, de bilan et d'évaluation ?
- Petites expériences portées par des structures associatives qui auraient développé le service et la collectivité passe le marché à une entreprise ou à l'inverse, le développement de TAD (par exemple) se feraient au détriment des entreprises de TC locales...création d'emplois d'un côté se feraient au détriment d'autres emplois (soit associatif...et mise au chômage d'emplois précaires soit, la fermeture de petites entreprises de transport locales).
- Effet d'entraînement d'un service pour développer d'autres nouveaux services : à quelles conditions ? Quels besoins de méthode ? d'outils ? de gouvernance ?
- Quelles sont les principales contraintes ou difficultés pour la mise en place des STP ?

4- Gouvernance

- Quelle articulation avec les Régions ? avec les AOTU ? Y a-t-il une concertation entre AOT ? des études de services existants sont-elles menées pour éviter de créer un service qui viendrait en concurrence d'un service mis en place par une autre AOT ?
- Quel rôle pourrait-il jouer dans le développement des STP ? Dans quelle mesure le SMIRT serait-il l'échelle de pertinence ? le lieu de gouvernance pour coordonner les offres, (dans le cadre d'une plate-forme multimodale, billettique intégrée ?) etc ?

Annexe 5 : Questionnaire quantitatif auprès des usagers



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

Le Développement durable, le plus grand des défis

QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Enquête sur les déplacements en covoiturage, autopartage, vélo en libre service et transport à la demande

Vous utilisez ou avez utilisé le vélo en libre service, le covoiturage, l'autopartage ou le transport à la demande : Votre avis nous intéresse !

Dans le cadre d'un projet de recherche, le Centre d'études techniques de l'équipement Nord Picardie et l'Université de Lille 1 réalisent une enquête sur les déplacements. Elle s'adresse à toutes les personnes utilisant (ou ayant utilisé) le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre service ou le transport à la demande de manière régulière ou occasionnelle voire saisonnière. L'objectif est de mieux connaître l'organisation des déplacements, les difficultés et les avantages liés à la pratique de ces services. Pour cela, nous avons besoin de recueillir des informations sur vos déplacements et connaître vos opinions. Nous vous invitons donc à répondre à ce questionnaire avant le 15 mai 2012. N'hésitez pas à en parler autour de vous et à envoyer le lien internet à toute personne dans votre entourage qui pratique ces services.

L'objectif est d'avoir le maximum de réponses. Cela vous prendra moins de 10 minutes. Nous vous garantissons l'anonymat et la confidentialité de vos réponses.
Merci de votre participation !

En cas de problèmes ou pour toutes questions, vous pouvez contacter Sylvie Mathon (sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr) ou Elodie Castex (elodie.castex@univ-lille1.fr)

Remarque sur la protection de la vie privée
Ce questionnaire est anonyme.

L'enregistrement de vos réponses ne contient aucune information d'identification sur vous, à moins qu'une question ne vous ait été posée dans ce sens. Si vous avez répondu à un questionnaire utilisant des invitations, vous pouvez être assuré(e) que le code de l'invitation n'est pas enregistré avec votre réponse. Les invitations sont gérées dans une base de données séparée qui n'est mise à jour que pour indiquer si vous avez ou non utilisé votre invitation pour remplir le questionnaire. Il n'y a aucun moyen de faire le lien entre les invitations et les réponses enregistrées pour ce questionnaire.

Charger un questionnaire non terminé
Suivant >>
[Sortir et effacer le questionnaire]

Réalisation : Christelle Millien, Géraldine Bodart. Mis en ligne par le CETE Nord Picardie en avril 2012.

VOS MODES DE DEPLACEMENT

1) Avez-vous déjà utilisé...

- L'autopartage consiste à disposer d'une voiture quand on le souhaite, en ayant réservé le véhicule avant l'utilisation et en étant adhérent du service. Il peut se faire également entre particulier c'est-à-dire que l'on met en commun un véhicule, utilisé par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets différents à des moments différents. Les prêts de voiture entre les personnes d'un même foyer (par exemple entre conjoints ou entre parents et enfants) ne seront pas ici considérés comme de l'autopartage.
- Le covoiturage consiste à partager son trajet avec d'autres personnes (exemple : votre collègue de travail passe vous prendre le matin pour aller au travail). Le partage de véhicule entre les personnes d'un même foyer (par exemple entre conjoints, entre enfants ou entre enfants et parents) ne sera pas considéré ici comme du covoiturage.
- un vélo en libre service (exemple : Vél'in, V'Lille, Vélib, Vélov)
- l'autopartage (entre particuliers ou via un organisme de type Lilas, Autolib...)
- le covoiturage
- un service de transport à la demande (par exemple, Itinéo, Allobus, TAD'Évéole...)
- Aucun (si aucun = fin du questionnaire Merci de votre participation !)
- Autre, précisez.....

2) Actuellement utilisez-vous encore...

	Oui	Non
Le vélo en libre service		
L'autopartage		
Le covoiturage		
Le transport à la demande		

3) (Si Q2=non) Pourquoi avez-vous arrêté ?

4) Si (Q1=Autopartage) Sous quelles formes pratiquez-vous (ou pratiquiez-vous) l'autopartage ? (attention l'autopartage est différent du covoiturage)

- Je loue une voiture via un organisme (exemple Lilas, Autolib...) Lequel ?.....)
- Je loue ma voiture à une autre personne (autre qu'un membre de mon foyer)
- Je prête gratuitement ma voiture à une autre personne (autre qu'un membre de mon foyer)
- Je loue la voiture d'une autre personne (autre qu'un membre de mon foyer)
- J'utilise la voiture d'une autre personne gratuitement (autre qu'un membre de mon foyer)
- Autre, précisez.....

5) (si Q1=covoiturage) Vous pratiquez (ou avez pratiqué) le covoiturage...

- Pour des déplacements quotidiens
- Pour des déplacements le week-end
- Pour des déplacements pendant les vacances
- Pour des déplacements événementiels (exemple : vous rendre à une manifestation sportive ou culturelle, à une réunion...)
- Autre, précisez.....
-

6) (Si Q1=covoiturage) Avec qui, pratiquez-vous (ou pratiquiez-vous) le covoiturage le plus régulièrement ?

- Des amis
- Des voisins
- Des collègues de travail
- Des personnes de votre entourage (en dehors des personnes habitant dans votre foyer)
- Des membres d'associations culturelles ou sportives
- Des personnes que vous ne connaissez pas
- Autre, précisez.....

7) (Si Q6=personnes non connues et Q1=covoiturage) Par quels intermédiaires prenez-vous contact avec ces personnes ?

- Par internet via un site de covoiturage
- Par internet via les réseaux sociaux (ex : facebook, twitter...)
- Par internet via des sites non spécialisés dans le covoiturage (ex : Le Bon Coin...)
- Par des annonces, dans des journaux, des affiches
- Par des amis, des personnes de votre entourage
- Au sein de l'entreprise, entre collègues
- Au sein d'une association
- Autre, précisez.....

8) (si Q1=VLS) Généralement, vous utilisez (ou avez-utilisé) le Vélo en libre service...

- De porte à porte (vous allez ou revenez de la station vélo à pied)
- Pour aller ou sortir de la gare
- Pour vous rendre à un arrêt de bus ou en revenir
- Pour vous rendre à une station de métro/tramway ou en revenir
- Pour vous rendre à un point de rendez-vous de covoiturage ou en revenir
- Pour aller chercher/rendre un véhicule en autopartage
- Autre, précisez.....

9) (SI Q1=VLS ou autopartage) Pour vous, une station facilement accessible doit être...

	A moins de 1 minute à pied	A 2-3 minutes à pied	A 5 minutes à pied	A 10 minutes à pied	A plus de 10 minutes à pied
Station VLS					
Station autopartage					

10) (SI Q1=TAD) Vous utilisez (ou avez utilisé le transport à la demande...

- Pour des déplacements quotidiens
- Pour des déplacements le week-end
- Pour des déplacements pendant les vacances
- Pour des déplacements événementiels (exemple : vous rendre à une manifestation culturelle, sportive, à une réunion...)
- Autre, précisez.....

11) (SI Q1=TAD) Comment faites-vous (ou faisiez-vous) pour réserver ?

- Par internet
- Par téléphone via un serveur vocal

- Par téléphone
 En agence
 Autre, précisez.....

12) En général, pour quels motifs utilisez-vous (ou utilisiez-vous) plutôt ce(s) mode(s) ?

	Déplacements domicile-travail	Déplacements professionnels	Achats	Sorties le soir	Loisirs, promenade...	Conduire vos enfants à l'école ou à leurs activités extrascolaires	Autre, précisez	Non concerné
Vélo en libre service							...	
Autopartage							...	
Covoiturage							...	
Transport à la demande							...	

13) En général, combien de fois pratiquez-vous (ou avez-vous pratiqué) ...

	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Une à deux fois par mois	Moins d'une fois par mois	Uniquement les week-ends	Plus occasionnellement
Le Vélo en libre service							
L'Autopartage							
Le Covoiturage							
Le Transport à la demande							

14) Hormis les services cités précédemment (autopartage, covoiturage, Vélo en libre service, transport à la demande), quels modes de transport prenez-vous habituellement en semaine ? (réponse multiple)

- Voiture particulière
 Métro/tramway
 Bus/car
 Train
 Vélo

- Moto/scooter
- Marche à pied
- Taxi
- Je n'utilise que du vélo en libre service, du transport à la demande, du covoiturage ou de l'autopartage
- Autre, précisez.....

15) (Si Q14 est différent de je n'utilise que les STP) Combinez-vous ces modes avec du covoiturage, de l'autopartage, du transport à la demande ou du vélo en libre service au cours d'un même déplacement ? (exemple : Vous prenez le bus puis le vélo en libre service au cours d'un même déplacement)

- Oui tout le temps (Lesquels ?.....)
- Oui parfois (Lesquels ?.....)
- Non jamais

16) (si Q15=oui) Trouvez-vous qu'il soit facile d'utiliser plusieurs modes au cours d'un même déplacement ?

- Oui généralement il n'y a pas de problème
- Oui mais parfois c'est compliqué
- Non il y souvent des problèmes de correspondances
- Non
- Autre, précisez.....

17) (Si Q2=oui) Depuis combien de temps vous servez-vous du covoiturage, de l'autopartage, du transport à la demande ou du vélo en libre service ?

- Depuis la création du service
- Moins de 6 mois
- De 6 mois à 1 an
- De 1 an à 2 ans
- De 2 à 4 ans
- De 4 à 6 ans
- Plus de 6 ans

18) (si Q2=non) Pendant combien de temps vous êtes-vous servi du vélo en libre service, de l'autopartage, du covoiturage, du transport à la demande ? (filtrer selon les modes utilisés à Q1)

- Moins de 6 mois
- De 6 mois à 1 an
- De 1 à 2 ans
- De 2 à 4 ans
- De 4 à 6 ans
- Plus de 6 ans

19) Comment vous déplacez-vous avant d'utiliser l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande ou le vélo en libre service ? (plusieurs réponses possibles)

- Plus souvent en voiture
- Plus souvent en transport en commun (bus, métro, tramway, train)

- Plus souvent en vélo
- Plus souvent à pied
- Je ne me déplaçais pas
- Autre, précisez.....

20) Comment avez-vous connu ce(s) modes de transport ?

	Par des articles/publicités sur internet	Par des articles/publicités / reportages dans les journaux, à la télévision ou à la radio	Par vos collègues de travail	Par des réseaux sociaux (facebook, twitter...)	Par des personnes de votre entourage, des amis	Par l'intermédiaire d'une association	Lors d'événements particuliers (semaine de la mobilité...)	Autre, précisez ...
Vélo en libre service								
Autopartage								
Covoiturage								
TAD								

21) Vous préférez utiliser ces services parce que...

a) ça vous évite...

- les correspondances avec d'autres modes de transport (métro, bus...)
- de vous occuper de l'entretien d'un vélo, d'une voiture
- de payer une place de stationnement
- de chercher une place de stationnement
- d'acheter un vélo/une voiture
- d'utiliser votre voiture/ votre vélo
- Je n'ai pas d'autres possibilités (pas de voiture de disponible, pas de permis, pas de vélo ou pas de desserte en transport en commun)
- Autre, précisez.....

b) ça vous permet...

- De gagner du temps
- De discuter, d'apporter de la convivialité dans vos déplacements
- De faire des économies
- De protéger l'environnement
- D'apporter davantage de souplesse à vos déplacements
- Autre, précisez.....

22) Un événement particulier vous a-t-il conduit à utiliser ces modes de transport ? (réponses multiples)

- Oui, un changement de mon lieu de travail

- Oui, un déménagement
- Oui, ma situation familiale a changé (exemple : les enfants ont grandi...)
- Oui, ma voiture est tombée en panne
- Oui, la desserte ou les horaires des transports en commun ont changé
- Oui, des problèmes de stationnement
- Oui, des problèmes d’embouteillage sur les routes
- Oui, l’augmentation du prix des carburants
- Oui, l’ouverture d’une station (d’autopartage ou de vélo en libre en service) ou d’un arrêt de transport à la demande à proximité de mon domicile.
- Non
- Autre, précisez.....

DIFFICULTES ET PERENNITE DU SYSTEME

23) (SI Q1 STP=VLS, autopartage, covoiturage) Trouvez-vous (ou trouviez-vous) facilement...

	Oui quasiment tout le temps...	Oui mais il arrive parfois qu’il n’y ait plus de disponibilité	Non c’est assez compliqué	Autre, précisez....
Un vélo en libre service				
Une voiture en autopartage				
Une personne avec qui covoiturer				

24) (SI Q1=VLS, autopartage, covoiturage) Lorsque vous ne trouvez pas (ou ne trouviez pas) de personne avec qui covoiturer, de vélo ou de voiture de disponible à la station de votre choix, que faites-vous (ou faisiez-vous) ? (réponses multiples)

- Je vais dans une autre station où il y a encore des voitures ou des vélos de disponible
- Je vais voir sur un autre site internet
- Je reporte mon déplacement
- Je renonce à l’usage du service et je prends un autre mode de transport ce jour là (exemple : je prends les transports en commun ou ma voiture particulière)
- Je n’ai pas de difficultés (je trouve toujours une voiture, un vélo de disponible ou une personne avec qui covoiturer)
- Autre, précisez.....

25) Dans quelles situations, avez-vous déjà pensé à renoncer à ce(s) mode(s) de transport ?

- Lorsque je ne trouvais pas d’interlocuteur en cas de problème
- Lorsque le service devenait trop contraignant en termes d’organisation
- Lorsque plusieurs fois de suite je n’ai pas trouvé de voiture, de vélo de disponible
- Lorsque j’ai dû avancer de l’argent pour la caution
- J’avais toujours un vélo ou une voiture dégradée
- Les personnes avec qui je devais covoiturer ne venaient pas au point de rendez-vous ou ont annulé

- Lorsque plusieurs fois de suite, je n'ai pas trouvé de places pour garer ma voiture au point de rendez-vous de covoiturage
- Lorsque les horaires (ou la desserte) du service ont été modifiés
- Le service de transport à la demande avait toujours du retard
- Je n'ai jamais pensé à renoncer au service
- Autre, précisez.....
-

26) (SI Q1=VLS, autopartage, covoiturage) L'absence de disponibilité (de voiture, de vélo, de personne avec qui covoiturer) pourrait-elle vous conduire à abandonner ce(s) mode(s) de transport ?

- Oui si cela devenait trop fréquent
- Oui mais il faudrait que je rachète une voiture ou un vélo
- Non car les avantages du service sont supérieurs à ce désagrément
- Non cela a un impact mais ce n'est pas déterminant
- Non je n'ai pas le choix
- Autre, précisez.....

27) Selon vous, quels sont les principaux freins à l'utilisation de ces modes de transport ?

- Le coût que cela représente
- La perte de temps
- Le fait d'avoir des enfants
- Le fait d'être chargé, d'avoir des bagages
- Le fait de ne pas trouver d'interlocuteur en cas de problème
- Autre, précisez.....

IMPACT ECONOMIQUE DU SERVICE

28) Depuis que vous utilisez (ou avez-utilisé) ces services, réfléchissez-vous davantage au mode de transport que vous prenez ?

- Oui j'essaie de limiter mes déplacements en voiture
- Oui j'essaie de limiter mes déplacements en transport en commun (bus, métro, tramway, train...)
- Oui je prends le mode de transport qui me coûte le moins cher
- Oui je choisis le mode de transport le plus rapide
- Non
- Autre, précisez.....

29) De manière générale, calculez-vous davantage les coûts de vos déplacements depuis que vous utilisez ces services (ou depuis que vous les avez utilisés) ?

- Oui systématiquement
- Oui parfois
- Non jamais

30) Avez-vous (ou aviez-vous) l'impression de faire des économies en utilisant ces modes de transport ?

- Oui cela me revient moins cher que l'abonnement de transport en commun
- Oui cela me revient moins cher que d'avoir une voiture particulière
- Oui car les frais de transport sont partagés
- Non car j'ai toujours ma voiture particulière

- Non car j'ai toujours mon abonnement de transport en commun
- Tout dépend de mon utilisation du service
- Je ne sais pas, je n'ai pas calculé
- Autre, précisez.....

31) A quels moments, ce mode de transport vous revient-il (ou vous revenait-il) plus cher ?

- Lorsque j'ai des longs trajets à effectuer
- Lorsque j'ai des courts trajets à effectuer
- Lorsque je dois l'utiliser plus souvent
- Lorsque je l'utilise très peu
- Lorsque je suis dans les embouteillages et que je ne peux pas rendre la voiture/le vélo à l'heure prévue
- Lorsque je ne trouve pas de places de stationnement
- Lorsque je dois faire de gros détours
- Ce mode reste toujours le moins cher
- Je ne sais pas, je ne calcule pas
- Autre, précisez.....

VOUS ET VOTRE RAPPORT à LA VOITURE

32) Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les idées suivantes : Pour moi, la voiture c'est...

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas d'accord	Ne sait pas
Un simple mode de transport					
Un symbole de liberté					
Un reflet de mon statut social					
Le mode de transport le plus pratique					
Le mode de transport qui coûte le plus cher					
Un mode de transport individuel					

33) Diriez-vous que c'est important de connaître la personne avant de faire du covoiturage ?

- Oui c'est indispensable
- Oui c'est préférable

- Non cela n'a pas d'importance
- Non c'est mieux de covoyer avec des personnes que l'on ne connaît pas
- Autre, précisez.....

Pour MIEUX vous connaître

34) Etes-vous *:

- Un homme
- Une femme

35) Quel âge avez-vous ? *

36) Dans quelle commune résidez-vous ? *

37) Quel est le numéro de votre département ?

38) Y a-t-il des enfants dans votre foyer ? (vous exclu) *

- oui
- non

39) (Si Q38=oui) Quel âge ont-ils ?

40) Quelle est votre situation en ce moment * ?

- J'exerce une activité professionnelle (hors job étudiant, formation)
- Je suis à la recherche d'un emploi
- Je suis collégien(ne)
- Je suis lycéen(ne)
- Je suis étudiant(e)
- Je suis homme/femme au foyer
- Je suis en retraite
- Autre, précisez.....

41) (Si Q40=activité professionnelle) Quelle est votre profession ?*

- Agriculteurs
- Artisans, commerçants, chef d'entreprise
- Cadres et professions libérales (avocats, notaires, médecins, chirurgiens, vétérinaires, ingénieurs, professeurs de l'enseignement secondaire ou supérieur, journalistes...)
- Professions intermédiaires (professeurs des écoles, techniciens, agent de maîtrise, contremaîtres, infirmiers...)
- Employés (aides-soignants, policiers, pompiers, militaires, secrétaires, vendeurs, caissiers, coiffeurs, concierges...)
- Ouvriers
- Autre, précisez.....

42) (Si Q40=activité professionnelle, étudiant, collégien, lycéen) Quel est le nom de la commune où vous travaillez/étudiez ?*

43) (Si Q40=activité professionnelle, étudiant, collégien, lycéen) Quel est le numéro de département de votre lieu de travail / d'étude ?

44) (Si Q40=activité professionnelle) Combien de salariés travaillent dans votre établissement ?

- Moins de 10 salariés
- De 10 à 50 salariés
- De 50 à 200 salariés
- Plus de 200 salariés
- Je ne sais pas

45) Si Q40=activité professionnelle) Savez-vous si l'entreprise (ou l'organisme) dans laquelle vous travaillez a mis en place un plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour vous aider à améliorer l'organisation de vos déplacements ?

- Oui un PDE a été mis en place
- Non il n'y en a pas
- Je ne sais pas

46) Possédez-vous le permis de conduire une voiture (permis B) ?

- Oui
- Non

47) Parmi ces moyens de transports (en état de fonctionnement et hors collection), combien votre foyer en possède-t-il ? *

(Exemple : si vous ne disposez pas d'une moto dans votre foyer indiquez 0)

- 0 Voiture (ou véhicule utilitaire)
- 0 Moto (à partir de 125 cm3)
- 0 Scooter, cyclomoteur (moins de 125 cm3)
- 0 Vélos adulte ou enfant (utilisable sur route)

48) (Si Q47>= 1) Si vous le souhaitiez, pourriez-vous utiliser une voiture pour tous vos déplacements ?*

- Oui la plupart du temps
- Non très difficilement
- Je ne sais pas

49) Disposez-vous d'un abonnement pour les transports en commun ? *

- Oui un abonnement combiné (SNCF/transport en commun)
- Oui, un abonnement SNCF
- Oui, un abonnement de bus
- Oui, un abonnement de car
- Oui, un abonnement de métro/tramway
- Non


50) Avez-vous un abonnement pour le Vélo en libre service ?


- Oui
- Non

51) Avez-vous des suggestions ou des remarques à nous apporter ?


Merci de votre participation !


Annexe 6 : Analyse des STP dans les documents de planification des agglomérations interrogées


Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacement
 <p>Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</p> <p>33 communes</p> <p>175 408 habitants (2007)</p> <p><u>DSP :</u></p> <p>Vectalia, Keolis (depuis février 2012)</p> <p><u>Transports collectifs (hors STP) :</u></p> <p>Bus Amétis, TCSP en projet</p>	<p><u>VLS :</u></p> <p>Vélam (301 vélos pour 501 bornes réparties dans 26 stations du centre ville d'Amiens)</p> <p><u>TAD :</u></p> <p>Amétis (3 lignes desservant 12 communes. Réservation via téléphone)</p>	<p>SCOT du Grand Amiénois (approuvé en 2012)</p>	<p>« Au-delà de l'offre publique de transport collectif, il s'agit également de promouvoir les services à la mobilité, solutions alternatives à la voiture solo, d'initiative publique ou privée, comme le covoiturage, l'autopartage, le prêt de vélos et de véhicules électriques, ainsi que l'information multimodale et le conseil en mobilité auprès des particuliers, entreprises et établissements scolaires. »</p> <p>SCOT</p>	<p>Promouvoir des solutions alternatives à la voiture particulière</p>
		<p>PLU d'Amiens, (actualisé en 2006)</p>	<p>Aucune référence aux STP</p>	
		<p>PDU de l'agglomération Amiénoise (2002, en cours de révision avec approbation en 2012)</p>	<p>Aucune référence aux STP</p>	


Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacement
 Communauté Urbaine de Strasbourg 28 communes 451 240 habitants <u>AOT</u> : Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) <u>DSP</u> : Veolia-Transdev <u>Transports collectifs (hors STP)</u> : Bus Tramway	<u>VLS</u> : Vél'hop (13 stations, nécessité de ramener le vélo à la station de départ)	SCoT de la région de Strasbourg (SCOTERS) (approuvé en juin 2006)	« La création d'activités visera à être accompagnée d'une valorisation des modes de déplacements autres que la voiture individuelle. A titre d'exemple, celle-ci peut prendre les formes suivantes : [...] inciter au covoiturage, au transport à la demande » SCOT, DOG p 32, « Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail »	Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile/travail »
	<u>Autopartage</u> : Auto'trement (51 stations)	POS (PLU communautaire en cours d'élaboration, approbation prévue en 2016)	Aucune référence aux STP	
	<u>TAD</u> : MobiStras	PDU (approuvé en juillet 2000, révision en cours)	« Pour lutter contre les gaz à effet de serre, la collectivité incite les citoyens à utiliser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle » Projet de révision du PDU « Améliorer l'accessibilité, dans les communes périphériques notamment grâce à la pratique du vélo et la mise à disposition d'une offre d'autopartage plus conséquentes » Projet de révision du PDU	Diminuer l'engorgement des axes de circulation et promouvoir des modes de transport plus « bénéfiques » pour la santé. « Proposer de nouvelles dessertes adaptées aux communes périphériques et diminuer les temps de parcours pour les trajets quotidiens »

Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacement
<p>GRAND LYON communauté urbaine</p> <p>Grand Lyon</p> <p>58 communes</p> <p>1 310 000 habitants (2010)</p> <p><u>AOT</u> : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)</p> <p><u>DSP</u> : Kéolis Lyon (TCL)</p> <p><u>Transports collectifs (hors STP)</u> :</p> <p>Bus (107 lignes) Tramway (4 lignes) Funiculaires (2 lignes) Métro (4 lignes)</p>	<p><u>VLS</u> : Vélo'V (4000 vélos, 343 stations)</p> <p><u>Autopartage</u> : Autolib' (101 véhicules, 37 stations)</p> <p><u>Covoiturage</u> : Covoiturage Grand Lyon.com</p> <p><u>TAD</u> : Resago (4 lignes desservant 6 communes) Réservation par téléphone, l'itinéraire reste prédéfini</p>	<p>SCOT Agglomération Lyonnaise</p> <p>(approuvé en 2010)</p>	<p>« imaginer de nouvelles modalités pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes (péage, limitation de vitesse, réservation de voies pour les transports collectifs ou le covoiturage) » SCOT, PADD p53</p> <p>« Des voies peuvent être réservées de façon temporaire ou pérenne aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, cars, covoiturage...) » SCOT, DOG p121, « 2.3.2. Orientations pour un réseau de voirie hiérarchisé, optimisé et à l'insertion urbaine renforcée »</p>	<p>Utiliser les infrastructures existantes pour développer de nouvelles initiatives de transport, dans un souci d'économie</p> <p>Séparation des circulations automobiles individuelles et des autres modes de transport</p>
		<p>PLU communautaire (approuvé en 2005)</p>	<p>Aucune référence aux STP</p>	
		<p>PDU (approuvé en juin 2005)</p>	<p>« les PDE peuvent être l'occasion de changer de mode de transport, de tester les transports collectifs ou le covoiturage » PDU p44, « 4. Sensibiliser : influencer sur les comportements pour faire adhérer »</p>	<p>Modifier les pratiques de déplacements pendulaires.</p>

Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacement
 <p>Brest Métropole Océane 8 communes 213 942 habitants (2009) <u>DSP</u> : Keolis <u>Transports collectifs (hors STP)</u> :Bibus Tramway en cours de test</p>	<p><u>Covoiturage</u> : Covoiturage-finistere.fr (Conseil Général du Finistère)</p> <p><u>TAD</u> : Filigne (taxis TAD), Navette St Marc, Accemo (pour personnes à mobilité réduite)</p>	<p>SCOT Le Pays de Brest (approuvé en novembre 2011)</p>	<p>« De nouvelles localisations devront être définies en concertation avec le Conseil général pour des aires de covoiturage, qui dans un pays à l'habitat très dispersé offrent une réponse efficace à l'usage individuel de la voiture. Certaines des aires de covoiturage existantes devront être agrandies ou aménagées » SCOT, DOG p68, « II - 3.3 Augmenter la part des autres projets alternatifs à l'usage automobile »</p> <p>« Sur les parties les plus rurales du pays de Brest l'opportunité d'une offre à des destinations des personnes âgées/handicapées (transport à la demande) devra être étudiée » SCOT, DOG p67, « II - 3.2 Poursuivre le développement des transports collectifs »</p>	<p>Renforcer le covoiturage face à l'utilisation de la voiture individuelle</p> <p>Réduire les inégalités territoriales en termes d'accessibilité</p>
		<p>PLU communautaire (approuvé le 11 décembre 2009, Révision en cours, approbation prévue fin 2013)</p>	<p>Aucune référence aux STP</p>	
		<p>PDU (approuvé en mars 2002)</p>	<p>«Faciliter le stationnement des personnes qui pratiquent le covoiturage » PDU, p47, « PROJET N° 6 Adapter le stationnement aux besoins des résidents et des visiteurs des centres villes »</p>	<p>Favoriser et inciter la pratique du covoiturage</p>

Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacement
 <p>Grand Toulouse</p> <p>37 communes</p> <p>714 504 habitants (2010)</p> <p>AOT : Syndicat mixte des Transports en Commun (Tisséo-SMTC)=</p> <p>DSP : Véolia Transports (marque Tisséo)</p> <p>Transports collectifs (hors STP) :</p> <p>Bus (83 lignes) Métro (2 lignes)</p>	<p><u>VLS</u> : VéloToulouse (environ 2 500 vélos, 253 stations)</p> <p><u>Autopartage</u> : Mobilib' (32 véhicules, 15 stations)</p> <p><u>Covoiturage</u> : Covoiturage tisséo dédié aux déplacements domicile – travail avec http://covoiturage.tisseo.fr/</p> <p><u>TAD</u> : TAD Tisséo (9 lignes desservant 6 communes) Réservation par téléphone, l'itinéraire reste prédéfini</p>	<p>SCoT du Grand Toulouse (approuvé en juillet 2010)</p>	<p>« <i>développement du covoiturage, autopartage : charte des usages de la rue.</i> » SCOT, État initial de l'environnement :</p> <p>« <i>un report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière: transports collectifs, modes doux, intermodalité, covoiturage...</i> » ; « <i>incitation à l'autopartage ou au covoiturage pour le cœur d'agglomération</i> » SCOT, PADD p35, « Renforcer l'accessibilité, organiser les échanges »</p> <p>« <i>Développer l'usage du vélo en articulation avec les transports collectifs (services de vélo en libre-service, garages à vélos sécurisés dans les pôles d'échange, itinéraires cyclables...)</i> » SCOT, DOG p75, « Pour un système de déplacement durable : privilégier densité et mixité urbaine aux abords des lignes de TC »</p>	<p>Réduction de la part modale de la voiture particulière</p> <p>Intermodalité entre le vélo et les transports en commun</p>
		<p>PLU intercommunal (approuvé en déc. 2011)</p>	<p>Aucune référence aux STP</p>	
		<p>PDU (approuvé en mars 2002)</p>	<p>« <i>les marges de manœuvre au développements des transports collectifs</i> » : « <i>des services de transport à la demande pour assurer une mobilité dans les zones à faible densité et organiser des rabattements sur les axes structurants.</i> » PROJET DE RÉVISION DU PDU, p69</p> <p>« <i>que complète le déploiement d'alternatives complémentaires à l'utilisation de la voiture solo</i> » : « <i>la promotion et l'incitation du covoiturage en identifiant des parkings de regroupement et en favorisant les initiatives des entreprises et des pôles d'emploi.</i> » et « <i>le développement de l'autopartage dans le centre-ville de Toulouse, à proximité des parcs-relais et éventuellement sur d'autres polarités de l'agglomération.</i> »</p> <p>« <i>Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements</i> » : « <i>Les lignes régulières ne sont ainsi que quelques maillons des chaînes de déplacement résultant des possibilités de liaison avec le vélo, l'autopartage, le covoiturage, leurs conditions d'accès et les services associés.</i> » PROJET DE RÉVISION DU PDU, p76</p> <p>« <i>Maîtriser l'usage de la voiture</i> » :</p> <p>« <i>Les services d'autopartage et de covoiturage, déjà en place dans l'agglomération toulousaine, doivent être consolidés et développés à une échelle intercommunale, par la mise en place de nouveaux services : aires de stationnement de covoiturage au plus près des grandes infrastructures de déplacement et en connexion avec les réseaux de transports en commun, stations d'autopartage au plus près des stations de métro.</i> » PROJET DE RÉVISION DU PDU, p80</p> <p>« <i>Faciliter l'intermodalité dans les territoires</i> » : « <i>l'extension des TAD zonaux.</i> » p. 86</p>	<p>Mobilité dans les zones à faible densité</p> <p>Localisation des aires de covoiturage et des stations d'autopartage</p> <p>Liaison des STP avec les transports urbains traditionnels</p> <p>Promotion des STP et partenariat entre les acteurs de la mobilité</p> <p>Réduire les inégalités territoriales en termes d'accessibilité</p>

Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacements
 <p>Communauté urbaine de Bordeaux (CUB)</p> <p>27 communes</p> <p>715 000 habitants</p> <p><u>DSP</u> : Kéolis Bordeaux (TBC), 102 millions de voyageurs par an</p> <p><u>Transports collectifs (hors STP)</u> : Tramway (3 lignes) Bus (65 lignes)</p>	<p><u>VLS</u> : VCub (1545 vélos/ 2,3 millions d'emprunts du 20.02.10 au 20.05.11)</p> <p><u>Autopartage</u> : AutoCool (Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) ; 24 stations ; 36 véhicules : citadines, routières, utilitaires, breaks)</p> <p><u>Covoiturage</u> : Covoiturage Bordeaux.com (Ecolutis, opérateur privé) Mise en relation gratuite via internet de covoitureurs courte et longue distance</p>	<p>Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (Approuvé en mars 1996. Révision en cours, élaboration du SCoT)</p>	<p>Aucune référence aux STP</p>	
	<p><u>TAD</u> : - ResaGO (TBC, sous-traité par SARL Evadys) (2 communes desservies. Réservation via téléphone jusque la veille avant 19h. Accessible à tous. Point de départ défini par le client, dépôt imposé aux arrêts de bus ou de tramway) - Créabus (TBC) : 6 communes desservies. Réservation via téléphone au moins 1h avant le déplacement. Point de départ aux arrêts Créabus, et dépôt aux arrêts des lignes structurantes. - Mobibus (TBC) : 32 véhicules équipés spécialement pour le transport des PMR. Réservation via téléphone, internet, courrier, fax</p>	<p>PLU intercommunal (Approuvé en août 2006. Révision en cours. Elaboration PLU 3.1)</p>	<p>« Développer l'offre de transports en commun et en encourageant l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises (PDE). » PADD du PLU : Chapitre "Offrir les meilleures conditions de développement des sites économiques d'intérêt communautaire et promouvoir les activités dans les centres et les quartiers »</p>	<p>Améliorer l'accessibilité des zones d'activités Diminuer le bilan carbone en rationalisant les déplacements liés à l'activité professionnelle</p>
		<p>PDU (Approuvé en mai 2004. Révision en cours dans le cadre de la mise en place du PLU 3.1)</p>	<p>« A ce réseau de transports en commun, s'ajouteront des taxis collectifs et transports à la demande pour des besoins spécifiques [...] L'offre spécifique à destination des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sera sensiblement améliorée afin de répondre à l'ensemble des besoins. » PDU: Axe 3 Améliorer les transports collectifs</p> <p>« La mise en place de services à la demande pour des secteurs difficilement desservis par le réseau permettra une accessibilité à toutes les fonctions urbaines à un coût raisonnable » PDU : Les résultats attendus Axe 3</p> <p>« Créer un service de location de vélos: "1000 vélos Bordeaux Métropole" » PDU : Axe 5 : Favoriser les piétons et les cyclistes</p>	<p>Diminuer les inégalités de mobilité liées aux conditions socio-spatiale.</p> <p>Créer une offre complémentaire au réseau de transports collectifs existants</p> <p>Favoriser l'usage des modes actifs pour les déplacements de courtes distances afin de diminuer les nuisances liées à l'usage de l'automobile.</p>

Présentation EPCI	STP existants	Documents d'urbanisme disponibles	Extraits tirés des documents d'urbanisme	Enjeux globaux de déplacement
 <p>Rennes Métropole</p> <p>37 communes</p> <p>394 214 habitants (2009)</p> <p><u>DSP :</u> Kéolis Rennes (marque STAR)</p> <p><u>Transports collectifs (hors STP) :</u> Bus (50 lignes) Métro (1 ligne)</p>	<p><u>VLS :</u> Vélo Star (82 stations et 900 vélos)</p>	<p>SCOT Pays de Rennes (approuvé en décembre 2007)</p>	<p>« L'aménagement de ces pôles d'échanges s'effectuera en fonction des enjeux : terminus ou station de rabattement de bus, arrêt principal sur une place de centre-bourg, [...] lieux d'arrêts communs aux bus, taxis, transports à la demande » SCOT, DOG p18, « 5.1.1 Déterminer des pôles / lieux d'échanges »</p>	<p>Favoriser l'intermodalité</p>
	<p><u>Autopartage :</u> Société CityRoul' (30 véhicules répartis dans 18 stations sur Rennes)</p>	<p>PLU de Rennes (approuvé en 2005)</p>	<p>« Il s'agit d'optimiser le remplissage d'un véhicule pour le motif de déplacement domicile – travail. [...] expérimenter le covoiturage dans quelques pôles d'activités » PLU, PADD, p34 « Expérimenter la pratique d'un covoiturage organisé »</p>	<p>Promouvoir le covoiturage domicile- travail</p>
	<p><u>Covoiturage :</u> Association Covoiturage+ (Mise en relation de 1300 Covoitureurs sur des trajets domicile-travail)</p>	<p>PDU (approuvé en juillet 2007)</p>	<p>« les collectivités devront identifier les besoins nécessaires en vue de sécuriser et faciliter le stationnement des véhicules des covoitureurs. La mise en place de parkings spéciaux (proximité des grandes infrastructures, sécurité, capacité) ou la mise à disposition d'espaces de stationnement existants seront envisagées.» PDU p46, «Axe 4.2. Accompagner l'usage "collectif" de la voiture»</p> <p>« l'existence de ce service (autopartage) nécessite une densité d'habitat dans un secteur circonscrit. Rennes Métropole engagera une étude pour évaluer les conditions d'investissement de la puissance publique dans le développement de cette activité. » PDU p46, «Axe 4.2. Accompagner l'usage "collectif" de la voiture»</p>	<p>Faciliter le covoiturage en jouant sur le stationnement</p> <p>Relier politique d'habitat et transport</p>

Résumé

Le projet InterOSTeP s'intéresse aux services de transport qui sont à l'interface des modes individuels et des modes collectifs tels que l'autopartage, le covoiturage, les vélos en libre service ou encore le transport à la demande. Ces services, réunis ici sous le vocable de Service de Transports Personnalisés (STP), ont en commun de proposer une gestion collective de modes individuels ou de proposer un service « sur mesure ». Ensemble ils forment une nouvelle famille de transport qui préfigure d'une évolution plus profonde du modèle de mobilité durable.

La posture de la recherche InterOSTeP a été de développer une approche globale plutôt qu'une vision mode par mode. Les analyses ont porté sur le territoire de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML). Le travail de recherche s'appuie sur deux enquêtes : une qualitative composée d'une cinquantaine d'entretiens menés auprès des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), des opérateurs de transport et des usagers ; une quantitative menée auprès des usagers par e-questionnaire (755 réponses exploitables). Il a aussi mobilisé une base de données sur les déplacements en covoiturage depuis le territoire d'étude et des analyses cartographiques visant à comprendre l'intégration de ces services dans le territoire d'étude.

Le projet de recherche aborde donc la question des usages, de la gouvernance et de la place des STP dans le système de transport, mais également dans les documents d'urbanisme. Il propose des pistes pour continuer à améliorer la visibilité des STP dans les politiques de déplacements, mais aussi dans l'espace public pour leur permettre à terme de s'installer durablement dans la mobilité.

Mots clés : Service de Transports Personnalisés, Autopartage, Covoiturage, Transport à la demande, Vélo en Libre Service, Mobilité, Gouvernance, Aire Métropolitaine Lilloise (AML).