



Déploiement d'une nouvelle approche de la mobilité par TRANSDEV sur le territoire de la métropole grenobloise

Jean-Baptiste Cacheux

► To cite this version:

Jean-Baptiste Cacheux. Déploiement d'une nouvelle approche de la mobilité par TRANSDEV sur le territoire de la métropole grenobloise. Gestion et management. 2015. dumas-01900937

HAL Id: dumas-01900937

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01900937>

Submitted on 4 Dec 2018

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

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

DEPLOIEMENT D'UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITE PAR TRANSDEV SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE GRENOBLOISE

Jean-Baptiste Cacheux

Mémoire / TFE

Master TURP promotion 23

ENTPE spécialité transport, promotion 60

Soutenu le 10 septembre 2015 à l'ENTPE

En la présence du jury ainsi composé :

Pascal POCHET (ENTPE / LET) en tant que président

Nathalie ORTAR (LET) en tant qu'experte

Sébastien NOLL (Transdev) en tant que maître de stage

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] DÉPLOIEMENT D'UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITÉ PAR TRANSDEV SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE GRENOBLOISE		
[Sous-titre]		
[Auteur] Jean-Baptiste CACHEUX		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Pascal POCHET (ENTPE / LET) Nathalie ORTAR (LET) Sébastien NOLL (Transdev)		
[Nom et adresse du lieu du stage] Transdev – Direction de l'urbain France 75 rue de la Villette 69003 LYON		
[Résumé] Alors que le modèle de la voiture individuelle s'émousse et recule dans les grandes villes, les enjeux d'une mobilité durable montrent que ce changement de paradigme ne peut se faire que par des actions volontaristes des collectivités. Celles-ci doivent donc gérer les mobilités de façon intelligente pour poursuivre les transitions engagées depuis la fin des années 90. Ces transitions n'ont été possibles que par des organisations intercommunales plus efficaces avec une gestion de la mobilité à une échelle géographique plus représentative de la réalité des territoires. Ce rapport se questionne sur le positionnement des opérateurs traditionnels des transports en commun pour répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité qui sont marqués par des besoins de multimodalité, d'intermodalité, et d'interopérabilité mais aussi d'innovations et de relations plus étroites avec le client. Comment alors que ces questions reviennent aux collectivités, un opérateur peut-il venir y répondre et ainsi se positionner comme apporteur de solutions ? Nous verrons notamment comment Transdev propose un laboratoire d'expérimentation qu'il finance à Grenoble pour soumettre ses solutions à la collectivité.		
[Mots clés] Mobilité, multimodalité, intermodalité, nouvelles technologies, start-ups, collectivités, opérateurs, laboratoire, expérimentation, reproduction	Diffusion : - papier : [oui/ non]* - électronique : [oui/ non]* (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au : 1er septembre 2018	
[Date de publication] 10.09.2015	[Nombre de pages] 83	[Bibliographie (nombre)] 18

PUBLICATION DATA FORM

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] DEPLOYING A NEW APPROACH OF MOBILITY IN THE GRENOBLE AREA, BY TRANSDEV		
[Subtitle]		
[Author] Jean-Baptiste CACHEUX		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Pascal POCHET (ENTPE / LET) Nathalie ORTAR (LET) Sébastien NOLL (Transdev)		
[Place of training] Transdev – Direction de l'urbain France 75 rue de la Villette 69003 LYON		
[Summary] Whereas private cars are less and less used, notably in big cities, sustainable mobility issues show that collectivity authorities should be the main actor of this paradigm shift. They must therefore cleverly manage mobility to continue the process of transition since the late 1990s. These transitions have been made possible through more effective intermunicipal organizations, thanks to a mobility management to a more representative geographic scale of territory reality. This essay deals with the positioning of traditional operators of public transportation whose goal is to meet the new mobility challenges, with multimodality, intermodality and interoperability needs, as well as innovations and a closer relationship with customers. As these questions are supposed to be answered by collectivity authorities, how can an operator answer them and position itself as a solution provider? We will particularly focus on the experimental laboratory financed by Transdev in Grenoble, so that it can submit solutions to the local authorities.		
[Key Words] Mobility, mode of transportation, altermodality, multimodality, intermodality, new technologies, start-ups, local authorities, operators, laboratory, experimentation, reproduction	Distribution statement : - Paper : [yes / no]* - Electronic : [yes / no]* (* Scratch the useless mention) Declassification date : 09.01.2018	
[Publication date] 09.10.2015	[Nb of pages] 83	[Bibliography] 18

FICHE ANALYTIQUE

	NOM	Prénom	
Auteur	CACHEUX	Jean-Baptiste	
Titre du TFE	DÉPLOIEMENT D'UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITÉ PAR TRANSDEV SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE GRENOBLOISE		
Organisme d'affiliation et localisation	Transdev – Direction de l'urbain France	75 rue de la Villette 69003 LYON	
Maitre de TFE	NOLL	Sébastien	
Collation	Nombre de pages : 83	Annexes 0	Références bibliographiques 18
Mots clés	Mobilité, multimodalité, intermodalité, nouvelles technologies, start-ups, collectivités, opérateurs, laboratoire, expérimentation, reproduction		
Termes géographiques	Grenoble, Grenoble-Alpes-Métropole, France		
Résumé	Alors que le modèle de la voiture individuelle s'émousse et recule dans les grandes villes, les enjeux d'une mobilité durable montrent que ce changement de paradigme ne peut se faire que par des actions volontaristes des collectivités. Celles-ci doivent donc gérer les mobilités de façon intelligente pour poursuivre les transitions engagées depuis la fin des années 90. Ces transitions n'ont été possibles que par des organisations intercommunales plus efficaces avec une gestion de la mobilité à une échelle géographique plus représentative de la réalité des territoires. Ce rapport se questionne sur le positionnement des opérateurs traditionnels des transports en commun pour répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité qui sont marqués par des besoins de multimodalité, d'intermodalité, et d'interopérabilité mais aussi d'innovations et de relations plus étroites avec le client. Comment alors que ces questions reviennent aux collectivités, un opérateur peut-il venir y répondre et ainsi se positionner comme apporteur de solutions ? Nous verrons notamment comment Transdev propose un laboratoire d'expérimentation qu'il finance à Grenoble pour soumettre ses solutions à la collectivité.		
Summary	Whereas private cars are less and less used, notably in big cities, sustainable mobility issues show that local authorities should be the main actor of this paradigm shift. They must therefore cleverly manage mobility to continue the process of transition since the late 1990s. These transitions have been made possible through more effective intermunicipal organizations, thanks to a mobility management to a more representative geographic scale of territory reality. This essay deals with the positioning of traditional operators of public transportation whose goal is to meet the new mobility challenges, with multimodality, intermodality and interoperability needs, as well as innovations and a closer relationship with customers. As these questions are supposed to be answered by local authorities, how can an operator answer them and position itself as a solution provider? We will particularly focus on the experimental laboratory financed by Transdev in Grenoble, so that it can submit solutions to the local authorities.		

DEPLOIEMENT D'UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITE PAR TRANSDEV SUR LE TERRITOIRE METROPOLE GRENOBLOISE

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements à l'encadrement de l'ENTPE chargé de nous aider lors de nos recherches de stage et tout particulièrement à madame G. LEVEQUE ERRICHI et monsieur M. BATOUX pour leur soutien, leurs recommandations et leur patience.

Je tiens également à remercier Monsieur P. POCHET pour ses conseils avisés qui m'ont aidé à travers mon stage et à produire le présent rapport.

Et tout particulièrement je tiens à remercier mon maître de stage, Monsieur Sébastien NOLL, pour l'enrichissement personnel qu'il m'a apporté, pour son soutien, ses conseils, son temps, et surtout la confiance qu'il m'a accordé au cours de ce stage au sein de Transdev. Je remercie également de nombreuses personnes au sein de l'entreprise parmi lesquels :

Sophie B. et Christine C. pour leur accueil, leur temps et leur sympathie.

Au sein de la SEMITAG je tenais à remercier particulièrement madame Brigitte Guichard pour son expérience et son expertise toujours pertinente, et plus globalement l'ensemble du service études pour son accueil chaleureux et sa bonne humeur.

Je remercie enfin l'ensemble du service des bureaux du 7^{ème} étage pour son soutien et ses encouragements.

SOMMAIRE

Fiche bibliographique	3
Publication data form	4
Fiche analytique	5
Remerciements	9
Sommaire	11
Liste des abréviations communes	12
Introduction.....	13
Les évolutions des pratiques de mobilités et les enjeux de leur accompagnement.....	15
L'organisation administrative des transports locaux, aboutissement de la décentralisation et nouveaux enjeux des collectivités.....	31
Focus sur les acteurs de la mobilité à Grenoble.....	45
L'engagement de Transdev et la mise en place d'une approche nouvelle : le laboratoire grenoblois des mobilités	51
Conclusion	77
Bibliographie.....	79
Liste des illustrations.....	82

LISTE DES ABREVIATIONS COMMUNES

AO : Autorité organisatrice

AOT : Autorité organisatrice des transports

AOTU : Autorité organisatrice des transports urbains

CG : Conseil Général

DSP : Délégation de service public

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

EMD : Enquêtes ménage-déplacement

LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LOTI : Loi d'orientation sur les transports intérieurs

PCS : Catégories sociaux-professionnelles

PDU : Plans de déplacements urbains

PMR : Personne à mobilité réduite

PTU : Périmètre des transports urbains

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

Sémitag : Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise

SIVOM : Syndicat intercommunal à vocation multiple

SIVU : Syndicat intercommunal à vocation unique

SMTC : Syndicat mixte des transports en commun (ici de l'agglomération grenobloise)

SRU : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain

TAD : Transport à la demande

TC(U) : Transports en commun (urbains)

VP : Véhicule particulier, voiture particulière

VT : Versement transport

VTA : Versement transport additionnel

INTRODUCTION

La mobilité. La mobilité est une notion relative à la capacité de déplacer une chose, un bien, une personne d'un endroit à un autre et cela en un certain temps et avec certains moyens. L'évolution des techniques et les innovations entraînent des bouleversements dans la notion de mobilité, que ce soit en temps, en moyens ou bien même dans l'objet sujet au déplacement. Les Hommes se sont répartis sur la planète au cours de migrations tout d'abord pédestres où ils ont conquis l'ensemble des continents, puis maritimes pour terminer cette conquête planétaire par l'Océanie. Le commerce, la force animale, la navigation, ont tous bouleversés les notions d'échanges et de mobilités. Alors que nos départements sont construits depuis la Révolution grâce à la distance parcourue au cours d'une journée à cheval, il est aujourd'hui possible de réaliser un Paris – New-York en moins de temps. Les moyens de transports sont en perpétuelle évolution au point même que le tourisme spatial ne semble plus si farfelu. Les informations sont devenues également beaucoup plus mobiles, internet grâce aux satellites et aux réseaux de fibres optiques permet l'échange d'énormes quantités d'informations. Les moyens changent et notre mobilité aussi, alors qu'en 1936 un Français parcourait 5 kilomètres par jour en moyenne, c'en est aujourd'hui plus de 45, et combien virtuellement ? Des milliers sans doute¹. Cette mobilité accrue s'est manifestée autant dans les modes que dans les pratiques.

La seconde moitié du XX^{ème} siècle a vu se dessiner le couronnement de la voiture individuelle comme mode de mobilité de « l'homme moderne », transport convenant d'autant mieux à une société qui s'individualisme et restreint la structure même de la famille. Les villes se sont adaptées pour l'accueillir et ont bâti des autoroutes urbaines (dont la très célèbre autoroute traversant le cœur de Lyon) et des parkings et ont littéralement chassé ce qui pouvait entraver le passage à la modernité ! Rappelons que dès les années 20, les autoroutes étaient un signe indéniable de modernité et dans les hôtels qui les bordent, ce sont les chambres donnant sur l'autoroute qui étaient les plus prisées². Une culture de la voiture était née et il faudra attendre les années 70 et plus encore 90 pour que le choc pétrolier et la prise de conscience environnementale viennent bousculer le paradigme du « tout automobile » qui perdure encore dans bien des territoires notamment les plus ruraux et les plus isolés. Néanmoins, les villes saturées – encore aujourd'hui – par l'automobile vont réinventer les transports publics urbains, l'État leur garantissant les ressources nécessaires.

¹ Alterre Bourgogne. Rapport d'enquête : « J'y vais autrement... », octobre 2010.

² <http://www.info-autoroute.com/hier.html>, consulté le 31/08/15.

Si elle n'a cessé d'évoluer, la mobilité est aujourd'hui à un nouveau tournant et d'autant plus en ville. Le paradigme de l'automobile semble s'effriter et la demande s'oriente vers des mobilités plus souples, plus simples et mieux intégrées aux nouveaux outils de la ville au quotidien. Néanmoins, au-delà de la technologie, le voyageur souhaite que son parcours soit simplifié. Le voyageur attend que dans un monde connecté, tout lui soit rendu plus simple et l'articulation entre les modes de transports, publics ou privés ne doit pas constituer un frein à sa mobilité. Dans cette évolution de la mobilité, le législateur arme les collectivités et les dote de capacités d'actions larges, acquises certes au bout de trente années de réformes. La collectivité doit trouver la réponse la plus efficace si elle compte rester maîtresse en matière de mobilité dans son aire d'influence.

Dans ces nouveaux problèmes, les collectivités se tournent naturellement vers les opérateurs traditionnels des transports, comme peut l'être Transdev, avec qui elles sont partenaires depuis des années dans la gestion de leurs transports publics urbains.

Aujourd'hui face aux nouveaux enjeux de la mobilité, comment les opérateurs se positionnent-ils auprès de leur collectivité pour apporter des réponses concrètes aux nouvelles demandes des utilisateurs ?

Ce rapport abordera donc dans une première partie, quels peuvent-être les nouveaux enjeux de la mobilité, notamment dans l'aire d'influence urbaine de Grenoble, puis il s'attachera à démontrer quelles sont les problématiques auxquelles se confrontent les collectivités en partant notamment de la construction nécessaire d'entités intercommunales et enfin il abordera le cas de la métropole grenobloise et comment Transdev s'est positionné pour y répondre au travers de nombreuses actions.

LES EVOLUTIONS DES PRATIQUES DE MOBILITES ET LES ENJEUX DE LEUR ACCOMPAGNEMENT

LE « TOUT VOITURE », UN MODELE DOMINANT DEPUIS LES ANNEES 60, ANCRE DANS NOTRE CULTURE

L'automobile, objet du quotidien, transport le plus évident à nos yeux est pourtant relativement jeune. Sa véritable histoire commence avec la Ford T et le travail à la chaîne, faisant passer le parc automobile de 250 000 unités en 1907 à 500 000 en 1914. Avant la seconde guerre mondiale le cheptel mondial de voitures atteignait déjà 50 millions et les Trente Glorieuses viennent couronnées sa diffusion et son adoption dans le monde entier, déjà en 1975 on ne compte pas moins de 300 millions de voitures en circulation. La production par an ne cessera d'augmenter faisant mécaniquement croître exponentiellement le parc, d'autant plus avec l'émergence des nouveaux marchés comme le marché chinois, représentant plus de 1 milliard 300 millions de personnes. C'est donc tout à fait logiquement que le nombre de voitures atteint et dépasse dans les années 2010 la barre des 1 000 000 000 !

Comment expliquer qu'alors qu'aujourd'hui les conséquences environnementales de la consommation d'énergies fossiles (notamment du pétrole) sont connues, qu'alors que les ressources s'épuisent et que les marchés de ces matières deviennent instables, qu'alors que les villes connaissent partout dans le monde la saturation et la congestion, comment expliquer alors, que des pays continuent de se tourner dans le développement de l'accès à l'automobile ? Les villes asiatiques récemment modernisées, Pékin en est symptomatique, s'ouvrent à ce système pourtant condamné et par là même chasse une partie des modes alternatifs très présents auparavant comme le vélo, ceux-ci n'ayant clairement pas leur place dans des systèmes de circulation à deux fois dix voies.

Mais avant de blâmer ces pays qui réalisent des erreurs urbanistiques qui nous semblent si évidentes, tournons-nous vers notre propre culture de l'automobile qui par l'occidentalisation et la mondialisation s'est finalement exportée partout à travers le monde. Il est important de comprendre les facteurs qui favorisent l'automobile pour pouvoir établir les enjeux d'une mobilité plus raisonnée. Il ne s'agira pas de blâmer le comportement mais de le comprendre pour faire émerger de nouvelles solutions de traitement de la mobilité.

Anaïs Rocci (2007) analyse dans son travail de thèse les différents facteurs qui conditionnent le choix modal de la voiture en partant notamment des raisons de son acquisition. L'acquisition marquant bien souvent un point d'ancrage qui en justifie l'utilisation, celle-ci devenant une habitude dont il est

difficile de se défaire. Dans cette thèse, elle définit les grands facteurs d'influence qui sont l'effet du cycle de vie, l'entourage et le modèle familial et le choix de la localisation.

L'EFFET DU CYCLE DE VIE, DES OCCASIONS NOUVELLES DE CEDER A LA VOITURE

Dans cette hypothèse, la vie s'écoulerait et avec elle une suite des différents modes de transports, organisés logiquement et naturellement. Ainsi l'enfant se verrait attribuer le vélo, l'adolescent le scooter, et le jeune adulte après le rite initiatique du passage du permis aurait enfin accès à la conduite automobile. Le permis étape essentielle et naturelle car « *c'est naturel à 18 ans on passe son permis !* » comme le rapport Cyril, 28 ans, un employé de banque³.

Ce passage à la voiture serait renforcé à d'autres étapes de la vie par l'achat de modèle de plus haut standing, plus cher et plus puissant, correspondant à l'évolution du pouvoir d'achat de son propriétaire. Se créer ainsi par la même occasion une hiérarchie des modes de transport dont la voiture est elle-même victime. Ainsi, l'automobile n'est pas un simple choix modal, le modèle doit évoluer et il apparaît normal que plus on vieillit, plus on tend à exiger un modèle de plus haute reconnaissance. Il apparaît donc un besoin du « *toujours plus* », à quoi Inglehart (1995, cité par ROCCI, 2007) apporte une réponse ; « *lorsque les gens obtiennent l'objet de leur convoitise, ils éprouvent un sentiment de bonheur et de satisfaction, mais ce sentiment est éphémère. Après un certain temps, les gens considèrent ce qu'ils possèdent comme allant de soi, et ils en veulent encore davantage* ».

Cet effet du cycle de vie se fait aussi dans des symboliques, ainsi acquérir son permis et sa première voiture c'est devenir un adulte, être libre et indépendant. Cette indépendance relative mettrait le jeune adulte dans une équivalence avec ses parents, le rendant par là-même véritablement adulte.

L'entrée dans la vie active ou l'évolution professionnelle sont aussi d'autres facteurs entraînant la possible chute dans l'utilisation de la voiture. Comme précédemment, la voiture marque le passage de la vie d'étudiant à la vie active, elle illustre de façon ostentatoire cette évolution. La vie active offre des nouveaux moyens mais aussi de nouvelles contraintes, ainsi la voiture est parfois la condition de l'accès à l'emploi. La fonction de statut qu'exprime la voiture est pour cela importante, elle permet d'afficher sa valeur sociale et de correspondre au groupe social auquel on souhaite se rattacher. Les transports en commun n'ont – eux – pas ce pouvoir ségrégatif.

³ interrogé par Anaïs Rocci dans le cadre de sa thèse, p 37.

L'arrivée d'un enfant est également une étape dans l'acquisition d'une voiture. Tout d'abord car un enfant entraîne une contrainte physique qui peut vite devenir handicapante dans les transports en commun. Entre les correspondances, les escalators et autres obstacles, les facteurs de découragement sont nombreux, alors que la voiture apparaît comme une solution de facilité. D'autant plus que les enfants sont synonymes de charges physiques plus importantes : courses, cartables, *etc.*, et sont autant d'appels à l'utilisation de la voiture.

Les nouvelles structures familiales sont également propices à la voiture, le noyau se composant des parents et des enfants, la taille et la capacité de la voiture s'adaptent parfaitement à cette nouvelle organisation sociale. De plus, les proches sont de plus en plus mobiles, mécaniquement cela entraîne des effets d'éloignement et donc des besoins de mobilité toujours plus importants, auxquels répond parfaitement la voiture.

ÉDUCATION ET PRESSION DE L'ENTOURAGE

L'entourage exerce une influence importante dans le cadre des pratiques de mobilités, que ce soit dans son comportement ou dans notre volonté de l'imiter, l'entourage est un facteur clef dans la compréhension des choix modaux et notamment dans celui de la voiture.

Nous l'avons évoqué l'acquisition de la première voiture est une étape essentiellement dans ce choix modal. Or la famille peut dans bien des cas permettre cette acquisition par le don d'un véhicule, celui-ci peut être l'ancienne voiture du grand-père qui ne conduit plus, ou le cadeau d'anniversaire de parents zélés. Ce don ne marque pas toujours un réel besoin exprimé par le jeune, bien souvent c'est la famille qui par ce cadeau espère marquer son évolution vers plus d'autonomie, d'indépendance et aussi lui assurer un meilleur statut social.

Les jeunes ne bénéficiant pas de tels dons se doivent d'attendre d'avoir leurs propres moyens pour acheter leur première voiture. Ce temps de latence peut être vécu avec frustration et le passage à la vie active n'encouragera que l'achat rapide d'une voiture et le rejet des autres modes, mais il peut être aussi l'occasion de découvrir d'autres solutions modales lui convenant. Le passage au mode voiture pouvant tout de même intervenir comme nous l'avons vu au cours du passage à un autre cycle de vie. La découverte d'autres modes est de plus, limitée aux modes que se voit offrir le jeune, si celui-ci habite en périphérie, on peut penser qu'il aura plus tendance à se placer dans la première catégorie.

La famille peut jouer également un rôle dans la transmission d'une culture modale, ainsi des familles n'ayant pas de voiture sensibiliseraient leurs enfants à l'utilisation d'autres modes, et des familles utilisant la voiture inciteraient leurs rejetons aux mêmes pratiques. Rocci cite l'exemple d'une jeune femme ayant peur de passer le permis qui y sera poussée par son père, (2007, p. 47). Cependant, d'autres jeunes auront des comportements inversés par rapport à leur famille, que ce soit par conviction, commodité ou volonté d'opposition.

Si la famille est un groupe important, c'est l'entourage qui va être le plus influent dans cette question de mobilité. Le groupe d'appartenance, qui peut être des amis, des collègues, *etc.*, impose presque le choix modal dominant au sein du groupe. Ainsi les pressions sociales sont fortes et l'intégration passe par une assimilation de sa culture, de ses pratiques. Le fait de ne pas avoir de voiture peut rapidement devenir gênant pour sortir et rejoindre les autres membres du groupe si ceux-ci sont motorisés.

Si les cycles de vie et les groupes sociaux influencent les choix modaux, ils n'en sont pas des facteurs explicatifs auto-suffisants. Mais ces groupes peuvent influencer un troisième facteur : le choix résidentiel.

LES IMPACTS DU CHOIX RESIDENTIEL

Traditionnellement la recherche sur les déplacements s'intéressait aux flux domicile-travail considérés comme le facteur essentiel de l'influence de la mobilité dans le choix de son lieu de résidence. Cependant, ROCCI (2007) affirme à l'aide de J. LEVY (2001) que le territoire de vie s'étend de plus en plus et ne comprend pas seulement le lieu de travail, il comprend les activités de loisirs, l'accessibilité à l'entourage, aux services, *etc.* Lorsque l'on prend en compte des ménages pour qui ces lieux ne se retrouvent pas forcément au même endroit, on aboutit à des placements issus de compromis, ces compromis aboutissent parfois à rendre la voiture comme seule solution de mobilité possible et crédible.

Une première différence est faite entre les habitants des villes et des zones périurbaines. Les premiers sont bien moins enclins que les seconds à utiliser la voiture, même si globalement pour les deux elle reste la solution la plus prisée⁴. La principale raison est que la ville n'offre pas un terrain

⁴ INSEE, 2009.

propice à la voiture, elle la contraint. Deuxièmement la ville permet par la densité de sa population de proposer une offre plus grande de solutions de mobilité.

L'installation périurbaine conditionne donc une utilisation plus forte de la voiture, dans un choix conscient des contraintes de mobilité. Cet exode urbain, est d'autant plus ironique qu'il est conduit par « *la dégradation d'une ville envahie par l'automobile* »⁵ afin de fuir une « *ville [qui] à cause de la circulation intensive des automobiles est devenue pour beaucoup un enfer. Elle l'a rendue bruyante, asphyxiante, poussiéreuse... Ils ne pensent qu'à s'en évader et il faut d'avantage d'automobiles, encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des banlieues toujours plus lointaines.* »⁶. Cet éloignement de tout est d'autant plus préjudiciable qui va entraîner le besoin de la sur-motorisation ainsi les habitants des zones périphériques sont en moyenne plus motorisés que ceux des centres agglomérés (voir l'étude de LICAJ *et al*, sur le territoire grenoblois, 2014).

De plus, l'installation périurbaine, et l'utilisation de la voiture sont autant de modèles enseignés dès le plus jeune âge aux enfants vivants dans ces milieux. La contrainte de l'éloignement entraîne le besoin de mobilité, celui-ci ne pouvant pas être décemment assuré par des modes doux comme la marche ou le vélo, il nécessite l'utilisation de modes motorisés. La faible densité ne permet souvent pas la présence d'un service de transports collectifs efficace et la mobilité passe alors par les parents et leur voiture, puis parfois par la possession d'un deux-roues et enfin par le passage le plus tôt possible du permis de conduire et l'acquisition d'une voiture.

LE CHOIX MODAL NE SE RESUME PAS QU'A UN CHOIX RATIONNEL

Même si en ville la voiture est moins présente qu'en périphérie, elle reste le choix modal urbain dominant – et ce – alors que les villes ont depuis des années développé des modes de transports collectifs toujours plus efficaces et appliqué des conditions d'accès toujours plus strictes à la voiture.

La principale difficulté dans le traitement de la voiture réside dans son utilisation par l'habitude, ainsi dès que l'on commence à l'utiliser il est difficile de revenir en arrière. Pire, lorsque l'on devient automobiliste, on devient par la même occasion promoteur de cette mobilité. Si les cycles de vie sont autant d'étapes favorables au passage à la voiture particulière, ils représentent beaucoup moins

⁵ Luxembourg *et al*, 2008, p. 1.

⁶ MOUGEL P., TRIoux A., (2010), « *L'intelligence collective et la mobilité – Enquête transdisciplinaire sur les freins et les leviers à la pluri-modalité en Bourgogne* », Rapport d'enquête : « J'y vais autrement... Une initiative pour la mobilité durable », Université de Bourgogne, Octobre 2010, p. 11.

l'opportunité de son abandon. La simple offre d'autres modes ne suffit donc pas à concurrencer de manière simplement rationnelle l'utilisation de la voiture particulière, quand bien même cette offre serait parfaitement adaptée aux besoins de mobilité du public visé (MESSONNIER, 2005).

Les théories de la demande se basent sur des modèles de coûts généralisés, attribuant une valeur monétarisée à chaque déplacement et pour chaque mode. L'utilisateur choisirait ensuite rationnellement la valeur la plus faible. Si cette monétarisation est pratique dans le sens où elle rend facilement palpable les raisons d'un choix *a priori* compliqué, ses limites sont dans sa capacité à attribuer et estimer des valeurs pour l'ensemble des éléments de décision, ensemble d'éléments qu'il est d'ailleurs bien difficile de déterminer.

J. Messonnier (2005) prend l'exemple d'un grand site industriel d'un constructeur automobile comptant 20 000 employés. Il constate que la motorisation y est très forte alors que pourtant l'entreprise met en place des services d'autobus parfaitement adaptés aux horaires des ouvriers et desservant les quartiers d'habitation quasiment en faisant du porte à porte. Il constate donc la faible utilisation des services pourtant adaptés, pratiques et peu chers.

Néanmoins, il fait apparaître que les employés, ouvriers ou cadres sont conscients du service, le connaissent et parfois l'empruntent. Comment expliquer alors, qu'en connaissant ce service, en l'ayant déjà utilisé, les employés se refusent à abandonner l'utilisation majoritaire de leur voiture ?

Il remonte bien comment l'habitude a un rôle majeur, comment la voiture est pratique car elle libère du diktat de la montre (ce qui n'est d'ailleurs pas si évident, les stratégies d'évitement de la congestion imposant bien souvent des horaires particuliers), mais Messonnier (2005) va plus loin et estime que l'aspect ludique de la voiture est aussi important que l'aspect social et pratique. La voiture serait un jeu où l'utilisateur pari du temps. Le choix d'un itinéraire entraînant un gain de 5 minutes étant vécu comme une victoire personnelle contre un ennemi imaginaire : la montre ou les autres automobilistes et cette victoire n'a été acquise que par le choix – possible jusqu'au dernier moment – d'emprunter l'autoroute ou le contournement, de prendre le « *stop de gauche, plutôt que le feu d'en face* ». Les transports en commun sont beaucoup moins ludiques, l'itinéraire est tous les jours le même, il n'y a pas d'enjeu réel.

Ainsi si la voiture est largement préférée cela serait aussi pour sa dimension ludique, mais comme le rappelle Messonnier, ses utilisateurs n'en sont pas aussi captifs que le laissent penser les chiffres des parts modales. Les transports pourraient gagner en attractivité si ceux-ci permettaient plus de jeux et de choix d'itinéraires. Dans les grandes villes, ces multiples itinéraires sont possibles à condition toutefois que l'information soit fiable et accessible aux voyageurs. Les nouvelles technologies sont

pour cela une opportunité. De même, l'interopérabilité des modes multiplie les choix d'itinéraires et correspond à une vraie demande de la part des voyageurs. Parier sur son temps de parcours est suffisamment complexe pour avoir en plus à gérer différents titres d'accès. De plus, les transports ont un autre avantage car le voyageur a tout le loisir de s'occuper pendant le trajet, allier ces deux aspects ludiques est donc une réelle opportunité pour concurrencer la voiture.

La voiture est un mode dominant entretenu par des habitudes et des pressions qui inlassablement tentent de convaincre le voyageur d'opter pour ce mode. L'utilisation entraînant dès lors un retour en arrière difficile car ce mode est porteur d'un statut social, vecteur d'intégration, pratique et ludique. La simple proposition d'offres alternatives n'est donc pas suffisante et les collectivités qui sont en charge des mobilités doivent adopter une démarche de promotion et d'amélioration des mobilités durables, tout en refreinant activement l'utilisation de la voiture.

L'APPARITION DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS DE MOBILITE

Depuis la fin des années 90, et surtout les années 2000, la prise de conscience environnementale, pousse les villes à chasser la voiture de leur territoire ou du moins d'en contraindre l'usage. Alors que la voiture gagne encore du terrain jusque dans les années 2000, notamment par l'effet de génération qui entraîne l'augmentation du taux d'équipement des seniors, pour la première fois on assiste dans les grandes agglomérations à une diminution de la part modale de la voiture.

Les années 2000 marquent une inflexion avec les années passées, les grandes tendances sont à la baisse du nombre de déplacements et notamment ceux réalisés en voiture qui diminuent plus vite que les autres.

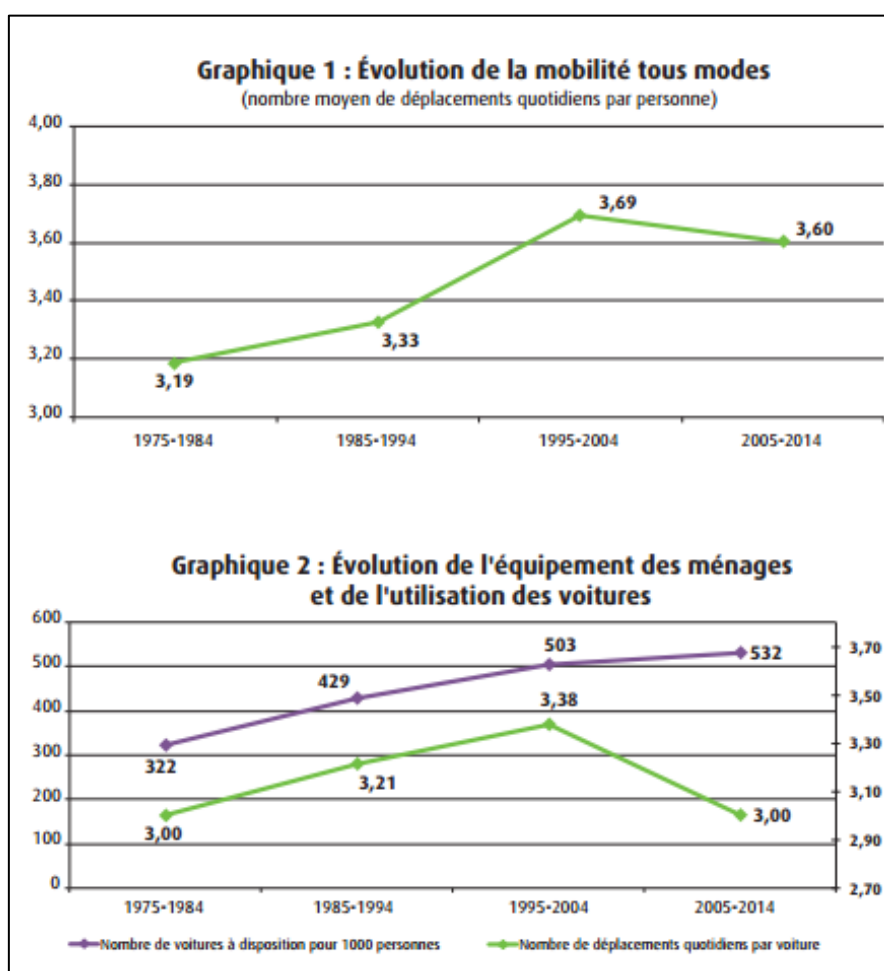


Figure 1. Graphiques comparés de l'évolution de la mobilité tous modes et en voiture, et de l'évolution du taux d'équipement des ménages en voiture. Source CERTU, juin 2013.

On note cependant que le taux d'équipement des ménages continue de croître même si cette augmentation est de plus en plus lente. Alors que le nombre de déplacement en voiture retrouve son niveau de 1975, rapporté au taux d'équipement et à la part modale de la voiture, celle-ci reste tout

de même largement majoritaire. Mais cette tendance semble signer la fin de l'âge d'or de la voiture en ville.

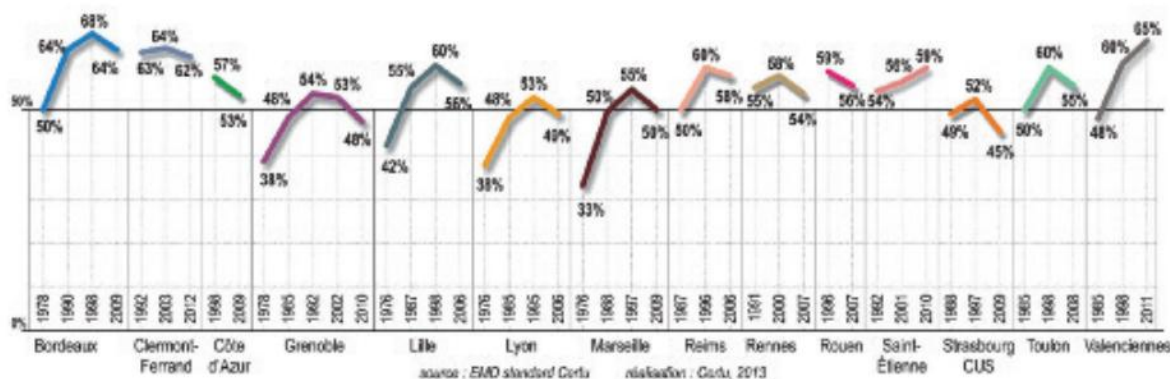


Figure 2. Évolution de la part modale de la voiture dans quelques agglomérations françaises, source CERTU, juin 2013

Comme le confirme le graphique précédent, l'inflexion de la part modale de la voiture dans les déplacements est engagée dans la plupart des agglomérations françaises, une première historique. Grenoble est d'ailleurs l'une des rares agglomérations à voir passer sous les 50% cette part de la voiture. La voiture devient donc une minorité majoritaire, ce qui loin d'être suffisant est déjà encourageant.

Quid des autres modes de transport ? Quelles sont les nouvelles pratiques de mobilité qui émergent face à la diminution de la place accordée à la voiture ?

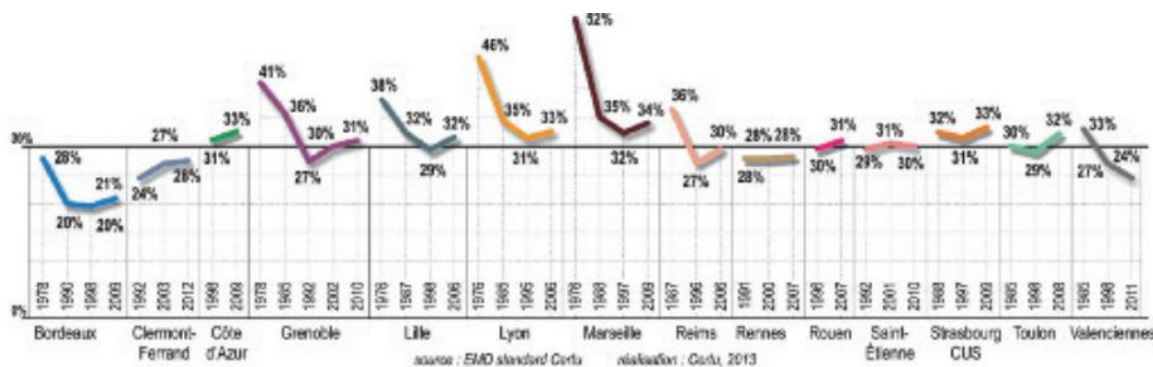


Figure 3. Evolution de la part des déplacements en marche à pied dans divers agglomérations, source CERTU, juin 2013

La marche à pied qui a connu une baisse générale plus ou moins spectaculaire, comme à Marseille où elle passe de 52% des déplacements en 1978 à 32% en 1997, connaît aujourd'hui dans la plupart des agglomérations une remontée. Le mouvement est plus ou moins récent selon la ville et son ampleur varie également, mais le mouvement général est au renouveau de ce mode de déplacement. C'est d'ailleurs un enjeu de poids dans la complémentarité des modes, la marche à pied permettant de

tous les connecter facilement si les aménagements y sont favorables. Il faut donc retenir que l'époque actuelle voit se profiler de nouveau l'acceptabilité de se déplacer au moyen de la marche.

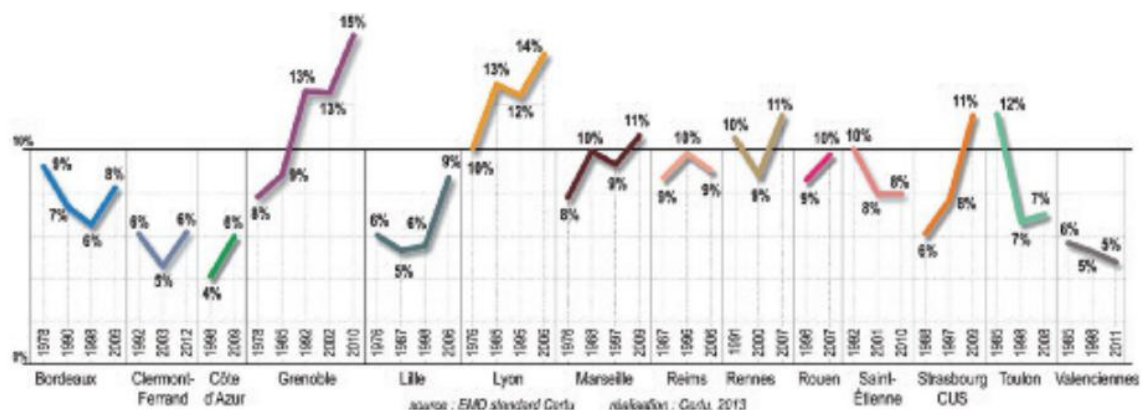


Figure 4. Évolution de la part des déplacements en TCU dans diverses agglomérations, source CERTU, juin 2013

Les transports en commun sont ceux qui bénéficient pour l'essentiel du report de la voiture. Ces résultats sont le fruit d'efforts importants consentis par les collectivités pour se doter de transports efficaces tout en réduisant l'espace accordé à la voiture. La croissance grenobloise est notamment due au lancement de plusieurs lignes de tramway, à Lille c'est l'apparition du métro léger qui est à l'origine de ce renouveau. Le lancement d'innovations comme le tramway ont permis à Grenoble d'afficher une part modale des TCU importante, aujourd'hui la ville réinvente et réorganise son réseau pour essayer de maintenir cette dynamique.

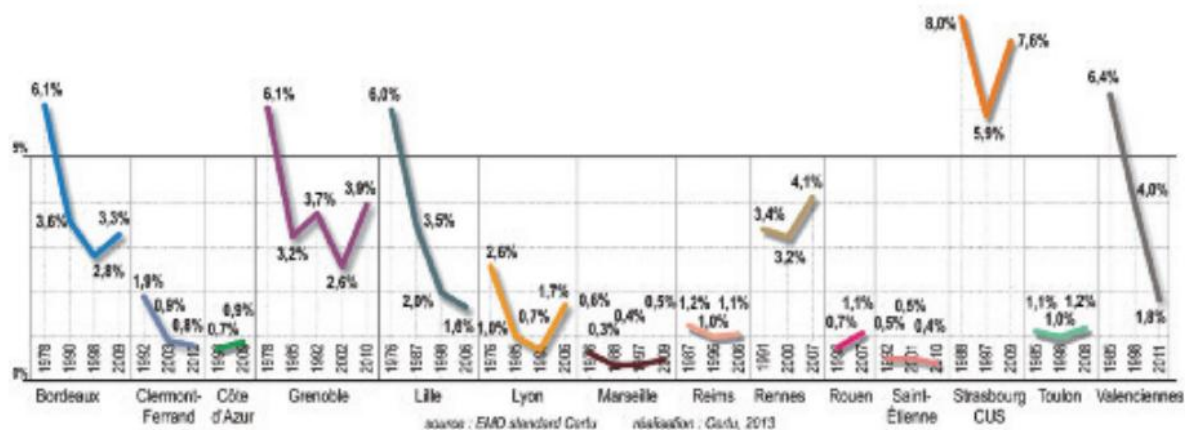


Figure 5. Évolution de la part modale du vélo dans quelques agglomérations françaises, source CERTU, juin 2013

Concernant le vélo, si globalement « la petite reine à la vent en poupe », il n'en reste pas moins de grandes disparités dans le paysage des agglomérations françaises. Si on note que le vélo a jusque la fin des années 90 connu une large baisse de son utilisation, son renouveau est pour l'essentiel porté par les villes historiquement et culturellement « pro vélo ». Ainsi Grenoble et Strasbourg redonnent

au vélo une place importante dans les mobilités. D'autres villes encore comme Lyon, qui ne sont pas historiquement tournées vers le vélo, investissent pour saisir cet élan et lui donner une place plus importante (on notera l'important dispositif de vélos en libre-service « Vélov », premier service de ce type en France et qui a un effet non négligeable d'entraînement et d'encouragement à l'utilisation du vélo). Enfin, on peut signaler les villes du nord de la France comme Lille et Valenciennes, qui sont historiquement d'anciens bassins d'utilisation du vélo et qui n'ont pas encore réussi à développer une politique efficace, même si l'agglomération lilloise en prend le chemin, avec 2% de part modale en 2012 et un objectif de 10% en 2020.

Les mobilités sont donc en pleine évolution et sont portées par les villes désireuses de se débarrasser des encombrantes voitures. Les anciennes générations étant déjà largement influencées et éduquées dans leur pratique de la mobilité, les regards se tournent vers les nouvelles générations, enjeu des nouvelles pratiques de mobilité même si la « rééducation » de l'ensemble de la population est un bien nécessaire.

EXEMPLE DE GRENOBLE

Grenoble est comme nous l'avons vu, une ville propice aux nouvelles mobilités avec notamment une très forte part modale des TCU (transports en communs urbains) mais aussi des tendances encourageantes sur l'évolution de la voiture à la baisse, du vélo et de la marche à pied à la hausse.

Dans une étude de la mobilité des jeunes dans l'agglomération grenobloise, l'équipe de Licaj (2014) s'attèle à montrer les évolutions de la mobilité de cette tranche de la population.

Ils s'attachent notamment dans l'analyse de l'évolution de comportements entre les EMD (enquête ménage déplacements) de 2002 et de 2010 de l'agglomération grenobloise. Le comportement des jeunes générations (18 à 36 ans) est étudié notamment par les éléments constitutifs de son accès à la voiture. De cette étude très intéressante nous nous attacherons à faire ressortir quelques chiffres clefs, chiffres encourageants sur les nouvelles pratiques de mobilité mais dont les causes et les évolutions sont encore incertaines.

L'intérêt de ces chiffres chez les jeunes est de dégager des nouvelles tendances de mobilités qui sont portées par les nouvelles générations.

Chez les jeunes (16-34 ans), la tendance est à la hausse de la **non** motorisation : plus 5 points entre 2002 et 2010 chez les hommes comme chez les femmes. Tendance qu'on ne retrouve pas chez les 35-59 ans... Cette avancée de la non motorisation est plus forte à Grenoble (+10 points !) que dans les communes périphériques (+5 points en moyenne). Cette baisse de la motorisation est moins visible dans les espaces ruraux.

Le taux de possession du permis est en baisse, encore une fois plus marquée au centre de la métropole. Les 18-25 sont 8% chez les hommes et 10% chez les femmes de moins à posséder le permis en 2010 par rapport aux mêmes tranches d'âges en 2002. Le permis étant a priori possédé à vie, ce phénomène ne se vérifie pas chez les classes plus âgées qui ont par effet de cohorte, tendance à voir leur taux de possession augmenter, notamment chez les femmes. C'est un bon signe, mais est-ce un effet durable ou un nouveau comportement qui pousserait à passer plus tardivement le permis ?

Le nombre de déplacements quotidiens tous modes diminue également plus fortement chez les jeunes adultes : -8% chez les hommes et -11% chez les femmes (jusque -20% chez les jeunes hommes de 18-20 ans et -17% chez les jeunes femmes de 25-29 ans). On ne note pas de facteur d'influence décisif mais la baisse est moins forte chez les populations à faible niveau d'études et de revenus, et elle est la plus forte dans les zones rurales. Le nombre de déplacements quotidiens faits en voiture a diminué de 25% chez les jeunes hommes (de 2.13 à 1.61) et de 20% chez les jeunes femmes (de 1.88 à 1.50).

Ainsi les premières tendances montrent que les jeunes générations ont tendance à être moins motorisées que leurs aînés. De plus, même si la plupart des tranches d'âge se déplacent moins souvent entre 2002 et 2010, c'est chez les jeunes que cette baisse est la plus forte et elle est d'autant plus forte pour les déplacements réalisés en voiture.

Le nombre de déplacements n'est pas le seul indicateur intéressant. Ainsi, si la marche à pied représente plus de 30% des déplacements, en termes de distances réalisées son impact est bien moindre.

⁷ IDLIR L., POCHET P., BONNEL P., BOUZOUINA L., ORTAR N., VINCENT S., (2014), « *Evolution de la mobilité des jeunes : réponse à la crise ou tendance de fond ? Analyse des enquêtes ménages déplacements de la région grenobloise de 2002 et 2010. Rapport d'étape pour le forum Vies Mobiles décembre 2014* », Laboratoire d'Économie des Transports – CNRS – ENTPE – Université de Lyon, n°5593, 84 p.

La tendance en termes de distances parcourues est à la hausse ! Il faut préciser deux choses, l'une est que les distances parcourues en voiture sont en diminution, mais diminuent moins vite que le nombre de déplacements, ce qui signifie que la portée unitaire, la distance parcourue par trajet, augmente. Ainsi les hommes diminuent leur distance au volant de 16% et les femmes de 12% (moins que les 25 et 20% précédemment évoqués). La hausse des distances globales parcourues est essentiellement portée par les transports en commun ! La part modale des transports en commun augmente de 6 points chez les hommes et de 5 points chez les femmes, ce qui représente en termes de nombre de déplacements des augmentations de respectivement 39% et 15% chez les jeunes hommes et jeunes femmes. Mais ce qui est le plus notable c'est que la portée unitaire de ces déplacements augmente également, soit +93% de kilomètres parcourus en transports en commun chez les jeunes hommes et +42 % de kilomètres parcourus chez les jeunes femmes. A noter que la hausse de l'utilisation des transports en commun est particulièrement vraie pour les jeunes avant 25 ans. Entre 25 et 34 ans, l'évolution est plus limitée mais cette catégorie connaît une hausse particulière dans l'usage du vélo et de la marche à pied. Il y a des facteurs socio-démographiques et spatiaux qui peuvent en partie expliquer ces phénomènes mais ils n'y pas d'intérêt à les expliciter plus ici.

Au sein de l'agglomération grenobloise il est donc notable que les jeunes ont tendance à abandonner l'usage exclusif de la voiture pour se reporter de manière importante vers les transports en commun et le vélo.

Les pratiques intermodales (l'utilisation de plusieurs moyens de transports mécanisés (pas forcément motorisés) au cours d'un même déplacement) augmentent et représentent 16% des déplacements chez les jeunes adultes (+4 points chez les femmes et +8 points chez les hommes), part plus importante que chez leurs homologues plus âgés (7%). L'essentiel des déplacements interurbains se font de TC à TC, l'enchaînement VP - TC représentant un quart seulement, soit 4% de déplacements. On peut noter que l'intermodalité VP-TC séduit plus particulièrement les femmes de PCS élevées en 2010, alors qu'en 2002 c'était plutôt le cas des PCS intermédiaires, notamment dans les zones périurbaines et des centres secondaires. Au contraire, cette pratique VP-TC ne se retrouve logiquement pas au centre de Grenoble, bien desservi par les transports en commun.

N.B. si les jeunes femmes sont souvent moins sujettes à la diminution de l'usage de la voiture particulière, ou que les baisses observées sont moins spectaculaires, il ne faut pas oublier que les femmes ont un retard « à rattraper » par rapport aux hommes, ce léger retard, empêche ou du moins tempore les mouvements de baisse, car elles partent de plus bas.

Bien que la voiture reste le modèle encore dominant aujourd'hui, les fortes tendances marquées (jusque +96 % des distances parcourues en TC !) par les jeunes générations sont un signe particulièrement encourageant de la transition de la mobilité et de l'acceptation d'une mobilité plus raisonnée.

LES ENJEUX D'UNE MOBILITE PLUS RAISONNEE

Poursuivre le développement des modes alternatifs à la voiture semble donc acquis, les villes sont engagées dans ces démarches et ont su développer des solutions pour rendre plus attractifs les transports en commun. Néanmoins, aujourd'hui l'enjeu ne se situe plus dans le développement des modes alternatifs indépendamment les uns des autres. L'enjeu est de reconsidérer le parcours voyageur et de comprendre les freins qui pèsent encore dessus. L'articulation des modes entre eux est l'un des enjeux, pour cela il est important de simplifier l'intermodalité et l'interopérabilité des modes.

L'offre multimodale est importante, le voyageur doit pouvoir choisir au travers d'une palette de solutions raisonnées, celle ou celles qui conviennent le mieux à son déplacement. Cependant offrir du choix d'offre ne sert à rien si le passage de l'un à l'autre est trop complexe. C'est l'enjeu de l'opérateur de pouvoir offrir ce choix vaste et varié, charge à lui que l'articulation soit simple et naturelle, qu'elle soit physique ou tarifaire.

La marche à pied est l'une des pistes de lien physique les plus encourageantes, faire accepter au voyageur de marcher, en lui offrant les conditions adéquates, c'est augmenter par la même occasion ses possibilités de déplacement.

Dans le même temps les villes doivent s'organiser pour maintenir leur action de limitation de la voiture, car comme nous l'avons vu ce mode est ou du moins était très attractif. La simple juxtaposition de modes concurrents ne suffisant pas à la concurrencer.

L'INNOVATION UNE QUESTION DE SURVIE DES MOBILITES

Si la voiture a réussi à dominer jusqu'à présent nos modes de déplacements c'est aussi car elle a su se réinventer.

Outre la mobilité qu'elle offre (qui s'est elle aussi grandement améliorée : autonomie, consommation, *etc.*), la voiture a réussi à devenir un objet de prestige social en offrant toujours plus d'options et de confort. Elle a également su innover dans les systèmes de sécurité, le début de l'automobile étant particulièrement meurtrier. En 1948 ont été dénombrés en France 184 tués (à 30 jours) par milliards de véhicules.kilomètres, en 2010 ce nombre tombe à 8 soit une diminution 96% de la mortalité⁸ ! Les innovations toujours plus nombreuses tentent de séduire l'utilisateur ou de le rassurer sur les éventuelles contreparties négatives liées à son utilisation. Les innovations font donc partie de la bataille et de la domination des modes au moins autant, si ce n'est plus, que la séduction par effet d'image (notamment concernant la conscience environnementale).

Les transports connaissent un exemple typique qui connut un essor rapide et un destin funeste qui l'eut été tout autant, avant de renaître par l'innovation : le tramway (LARROQUE, 1989).

Au XIX^{ème} siècle, le tramway fait son apparition en France. D'abord introduit à Paris en 1873, il se développe dans toute la France. Développé par l'investissement privé le réseau français atteint avant le premier conflit mondial 2 500 km de ligne, soit une croissance de plus de 40 kilomètres de lignes par an ! Cependant le tramway est à l'époque hippomobile et sa croissance s'établit notamment sur des conditions de travail peu favorables à l'employé. Mais la croissance du réseau va entraîner des besoins en force animale disproportionnés, en 1900 on ne compte pas moins de 17 000 bêtes rien que dans l'exploitation du réseau parisien.

Ce système atteignait sa limite et le besoin d'innovation était grand. Alors que le tramway électrique devait s'imposer, Paris refusa le principe du fil aérien et finança des solutions qui devaient être des impasses. Cependant, l'entre-deux guerres, marque l'apogée du tramway en France qui permet aux périphéries des villes de s'urbaniser. Pourtant la capitale française n'en cesse pas en débats sur ses tramways, l'arrivée de l'automobile scelle définitivement son sort et la déconstruction s'engage dès les années 30, l'État tout puissant orientant le développement des villes vers l'automobile. Les provinces finissent par suivre et dans les années 50 la plupart des réseaux sont démantelés, seules font exception Marseille, St-Etienne et la ligne Lille-Roubaix.

⁸ Wikipédia, « Sécurité routière en France, [en ligne], https://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9curit%C3%A9_routi%C3%A8re_en_France, consulté le 31/08/2015.

Si l'arrivée de la voiture contraint le tramway partout dans le monde, la situation française est unique dans la violence de son démantèlement. Au sortir de la guerre, la France est certes un pays détruit qui a urgemment besoin d'une reconstruction rapide, mais la reconstruction est souvent l'occasion d'améliorer d'anciens systèmes. Pour le tramway, il n'en est rien, et il sera reconstruit à l'identique sans innovation. Les voitures restent donc dans le même standing de confort, l'insertion du tramway dans les villes ne prend toujours pas en compte l'automobile, et son intégration dans l'urbanisme en fait un transport gênant. L'autobus viendrait bientôt remplir la mission du tramway, avec plus de souplesse et de confort ! Remplaçant cette ancêtre de la mobilité, ce Cro-Magnon des transports.

C'est en 1975 qu'avec la prise de conscience des nuisances de la voiture que l'État se retourne vers le tramway. Il organise un concours, le concours « Cavaillé », qui invite les villes volontaires à réinventer le tramway et à le mettre en place. Ainsi réinventé, le tramway retrouve toute sa place en ville, avec Nantes qui la première inaugure une nouvelle ligne, suivi par Grenoble, Reims, etc. Le tramway redessine les villes et finit par s'imposer dans l'ensemble des grandes agglomérations françaises.

L'innovation est donc au cœur du métier des transports, ne pas innover c'est définitivement se risquer à subir une violente remise en cause. Aujourd'hui si le tramway a réussi un retour triomphal, c'est l'autobus qui se trouve dans une situation délicate. Souffrant d'une mauvaise image tant en termes de confort que d'efficacité écologique, son insertion dans la ville est difficile. Pourtant ce mode de transport est le complémentaire du tramway, plus souple il s'adapte aux changements de la ville. Aujourd'hui l'autobus soigne son image, de son aspect aux performances écologiques (avec les normes euro 5 et euro 6), il doit regagner une place d'honneur dans les solutions de mobilités.

Les collectivités portent les actions et les gouvernances des mobilités, ce sont-elles qui organisent les mobilités. Néanmoins, les agglomérations atteignent aujourd'hui des tailles et des périmètres nécessitant des actions à grande échelle et donc des organisations intercommunales. Si aujourd'hui l'organisation intercommunale est déjà bien engagée, il n'en a pas toujours été ainsi, cette coopération a été obtenue au bout d'un long processus législatif.

DE « PARIS ET LE DESERT FRANÇAIS »⁹ A LA FRANCE DECENTRALISEE

Le contexte est une chose importante sinon primordiale lorsque l'on souhaite exposer sa réflexion. Bien que cela puisse paraître quelque peu hors propos, un mot d'Histoire permet bien souvent de révéler des faits considérés comme des vérités alors qu'ils ne sont le fruit que d'une nature non naturelle, faussement naturalisée par le temps et l'usage et dont la véracité peut être aussi sûrement soumise au doute que la platitude de la Terre. Il est question ici de la centralisation de la France, qui n'est aujourd'hui plus d'actualité et nous allons voir comment depuis quatre décennies le pouvoir central accorde d'avantage d'autonomie à ses collectivités locales et les conséquences dans la gestion locale des mobilités.

La France sut s'inscrire dans la vérité jacobine de la centralisation à partir de la Révolution¹⁰, concentration que même la monarchie la plus absolue et despotique n'avait pu imposer. Car si la France est un état centralisé, il n'en a pas toujours été ainsi, Mirabeau se gaussant même à son époque de cette « *agrégation inconstituée de peuples désunis* »¹¹. La Révolution – Elle – fait rupture avec le système de l'Ancien Régime et se permet alors d'imposer à tous une République « *une et indivisible* »¹². Si ce système perdure c'est que les régimes successifs n'auront de cesse de s'en accommoder voire de l'accentuer, comme c'est notamment le cas sous le Premier Empire, où le pouvoir de l'État s'illustre par la désignation des assemblées locales – auparavant élues –, du maire des communes de plus de 5 000 habitants et par la présence du préfet, premier administrateur des territoires. Et si la Troisième République aurait pu remettre en cause la toute puissance impériale et son autoritarisme local illustré par les préfets, l'épisode de la Commune aura raison des aspirations d'autonomie locale et le XIX^{ème} ne marquera donc pas une remise en question de ce système mais au contraire son installation durable. Un système centralisé qui convient d'autant mieux à un empire colonial important, car comment justifier un tel pouvoir si celui-ci s'affaiblissait au sein même de la

⁹ 1947, le géographe français Jean-François GRAVIER titre ainsi son livre, entraînant une nouvelle réflexion sur l'organisation administrative de la France.

¹⁰ Historique de la décentralisation, *La décentralisation*, [en ligne], <http://www.collectivites-locales.gouv.fr/decentralisation>, consulté le 24/08/2015, version du 20/01/2015.

¹¹ Honoré Gabriel Riqueti, comte de MIRABEAU, Collection, t. III, p. 269. En fait plus qu'une raillerie, Mirabeau déclare ici que c'est l'Assemblée Nationale qui fait de la France une Nation.

¹² Constitution du 24 juin 1793.

métropole (F. BECHARD, 1836) ? Les colonies sont dirigées à la manière de la France où « l'État est tout puissant » (J-P DONZON, propos recueillis par H. SCIARDET, 2002-3, p. 24).

Ce système fort et centralisé compte tout de même de grandes réussites à son actif, notamment par la gestion intelligente des partenariats entre les sociétés privées et les établissements publics (P. VANDEVOORDE, 2006), il permet la réalisation au XVII^{ème} et XVIII^{ème} des grandes voies navigables de France, la rénovation de Paris par le baron Haussmann, le déploiement d'un réseau d'alimentation en gaz et en électricité et l'essor fulgurant du tramway à la fin du XIX^{ème}, nous avons vu également comment il est aussi à l'origine du violent démantèlement de ce dernier où la province imite Paris (D. LARROQUE, 1989). Si le travail séculaire de centralisation installe pour tout le XIX^{ème} et la première moitié du XX^{ème} siècle, ce système comme le paradigme du fonctionnement d'État, celui-ci vacille avec l'arrivée du général De Gaulle au pouvoir.

En effet, bien que colonialiste convaincu (H. SCIARDET, 2002-3) notamment sur la question africaine, il constate que le modèle centralisé n'assure pas un bon développement local et considère les départements comme une échelle déjà trop petite. Dans la France d'après-guerre il perçoit le potentiel de territoires plus étendus et crée en 1964, 21 régions (la Corse sera détachée un peu plus tard de la région PACA). Ces régions restent sous la tutelle de l'État et c'est en 1972 qu'elles acquièrent le statut d'établissement public. C'est un premier acte de décentralisation même si celui-ci n'aura pas de grandes conséquences, du moins pas dans le domaine des transports.

C'est enfin dans les années 80 que l'État concède aux régions de véritables pouvoirs de décisions locales et autonomes, bien que ce premier se réserve quelques fonctions comme notamment le maintien de l'ordre, le respect des lois et le contrôle administratif. L'acte I de la décentralisation ne comprend pas moins de 25 textes et plus de 200 décrets d'application, il modifie en profondeur l'organisation des compétences entre l'État et les collectivités locales et si les régions sont symboliques du fait de leur jeune âge, c'est bien l'ensemble des collectivités qui sont concernées. Il comprend notamment une loi capitale dans la gouvernance de la mobilité par les collectivités locales : la loi d'orientation des transports intérieurs dite loi LOTI de 1982. Elle fixe notamment « *les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains* » dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU) (art. 28, loi LOTI)¹³. Ce premier acte comprend comme évoqué de nombreuses lois, dont l'écriture se poursuit jusque dans les années 90 avec notamment la loi du 6 février 1992 relative

¹³ Légisfrance, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730>, consulté le 24/08/2015.

à l'administration territoriale de la République qui crée les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Cette loi offre plus de souplesse dans l'organisation locale des territoires et dans le cadre de la loi LOTI permet d'établir des politiques de déplacements urbains sur des aires plus étendues et correspondant mieux aux besoins locaux. A la fin des années 90 et au début des années 2000 apparaît la notion de développement durable introduite par la loi LAURE de 1996 (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) et la loi SRU de 2000 relative à la solidarité et à la rénovation urbaine.

Les années 2000 lancent également un nouvel élan dans la décentralisation : l'acte II. Le gouvernement Raffarin le marquant par un acte hautement symbolique : les régions sont désormais inscrites à la Constitution. Ces deux actes illustrent une volonté de l'État de déléguer de plus en plus de missions au niveau local. Ces nouvelles compétences n'étant pas toujours accompagnées selon les collectivités des ressources suffisantes, il apparaît dès lors une nouvelle problématique : les ressources budgétaires. Et c'est bien de ce problème qu'il sera question sous la mandature de N. Sarkozy avec des lois visant à rationaliser et simplifier l'organisation locale pour plus d'efficacité et aussi de démocratie. Les différentes lois qui se succéderont viseront à donner plus de souplesse dans l'organisation locale, comme par la création simplifiée des métropoles. Ces coopérations locales ont aussi pour but de permettre la péréquation des moyens entre les collectivités riches et pauvres, l'État mettant en place en plus de la traditionnelle redistribution verticale, des mécanismes plus horizontaux de solidarité.

La décentralisation si elle a pris du temps semble désormais acquise, ses rouages législatifs en place, elle laisse désormais les territoires s'organiser selon leurs propres spécificités locales. Les organisations autour des transports ou des autres activités de réseaux en sont des exemples parfaits, notamment car ils nécessitent une réflexion commune et sont bien souvent mutualisés. Comprendre les gouvernances des transports en communs locaux, urbains ou interurbains, demande à se pencher d'avantage sur les textes qui régissent cette compétence ainsi que sur les rapports entre collectivités. L'exemple de l'agglomération grenobloise sera ici pris, agglomération d'autant plus illustrative qu'elle a connu un développement récent et rapide depuis les années 50 avec pour conséquence le passage par de nombreuses formes de coopération et de statuts, jusqu'à celui de métropole aujourd'hui.

ENTRE VOLONTE D'INDEPENDANCE ET INTERETS COMMUNS : UNE COOPERATION INTERCOMMUNALE LONGUE A METTRE EN PLACE

Aujourd'hui, comme bien d'autres objets et services, les transports urbains dépendent de l'entente des communes qui se sont regroupées sous diverses formes pour les organiser et les mutualiser. L'organisation intercommunale, c'est-à-dire la coopération de communes entre elles n'est pas une chose si évidente. Aujourd'hui, si des tensions politiques peuvent être visibles entre des maires de communes et de couleurs différentes, elles semblent anecdotiques et incapables de compromettre cette organisation. Cependant, pour en arriver aux métropoles entre autres statuts de regroupement de communes, le chemin a été long et l'organisation des transports locaux en est représentative.

Le renouveau des transports urbains et plus généralement locaux, prend racine dans la crise des transports de la fin des années 60. Ces années voient se dégrader en offre et en qualité les services de transports urbains. La solution est alors rapidement trouvée par la levée d'une nouvelle taxe : le versement transport (VT¹⁴). En 1971, la région parisienne est la première à pouvoir prélever le VT, bientôt rejointe par d'autres agglomérations de province faisant pression pour sa généralisation. Si le versement transport est important, c'est que seules les agglomérations présentant un périmètre des transports urbains (PTU) de plus de 300 000 habitants peuvent dans un premier temps en bénéficier. Cette valeur sera ensuite abaissée en 1974 à 100 000 habitants. Cette taxe oblige donc les communes n'ayant pas la dimension nécessaire à s'organiser en syndicat intercommunal afin d'atteindre ce fameux seuil et pouvoir bénéficier de cet outil. De plus, elle ne concerne que les entreprises situées sur les PTU des communes, la rationalisation de ces derniers permet donc à un ensemble de communes d'optimiser la perception de cette ressource.

LE VERSEMENT TRANSPORT UNE RAISON SUFFISANTE DE COOPERATION

L'effet a été important puisque de 1975 à 1982, sur les 44 autorités organisatrices à voter la taxe, 18 ont dû se regrouper en organisme intercommunal plus vaste et revoir leur PTU. A noter que sur les 26 communes comptant intramuros 100 000 habitants et plus, 16 ont décidé de s'ouvrir. Ces communes profitant du VT pour sceller des organisations déjà bien en place, ou pour se donner un PTU plus cohérent (OFFNER, 2002). La loi LOTI de 1982 abaissera encore ce seuil à 30 000 habitants,

¹⁴ Le VT est calculé par un pourcentage de la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés, son taux est fixé par les AO dans les limites prévues par la loi.

néanmoins l'effet sera beaucoup plus discutable, 30 000 habitants étant un seuil facilement atteignable par nombre de communes isolées (OFFNER, 2002)¹⁵.

Grenoble fût l'une des sept premières agglomérations pouvant percevoir le VT dès 1974, mais cette agglomération était déjà organisée en regroupement de communes dès 1966. Néanmoins ce regroupement de 21 communes reste jusqu'en 1973 attaché à des missions spécifiques¹⁶ et ne dispose pas de compétence transport. La création du VT, pousse l'agglomération en 1973 à s'organiser en syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM). Le SIVOM marque un réel engagement des communes qui lui délèguent des missions et cette AO (autorité organisatrice) dispose donc de compétences transférées de l'échelle communale à l'intercommunalité. S'il fallait démontrer que l'attrait du VT en était bien l'une des raisons, il suffit de se pencher sur l'enchaînement temporel des événements. Alors que le statut de SIVOM est créé en 1959¹⁷, ce n'est qu'en 1973 que les communes décident de s'associer ainsi, elles créent de plus et la même année une AOTU (autorité organisatrice des transports urbains) : le SMTC (syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise). Ainsi à partir de 1974, Grenoble est l'une des sept agglomérations présentant un PTU de plus de 300 000 habitants et disposant donc du droit de prélever le VT. C'est notamment cette ressource doublée d'une organisation adéquate qui permet le développement du tramway de nouvelle génération.

¹⁵ En effet, il s'agit bien souvent, comme l'explique Offner, de communes ayant échoué à organiser autour d'elles les communes voisines pour atteindre les 100 000 habitants et qui peuvent désormais se passer d'un effort politique important pour récolter le VT, exemple du SIVOM de Saint-Nazaire.

¹⁶ Il s'agit essentiellement d'équipements lourds, mutualisés entre les communes comme par exemple des usines d'incinération ou des stations d'épuration. La mise en commun permet des économies d'échelle mais n'engage pas les communes qui gardent leurs compétences.

¹⁷ Par l'ordonnance n° 59-33 du 5 janvier 1959 relative à la décentralisation et à la simplification de l'administration communale, source Wikipédia.

LE DIFFICILE RENONCEMENT DES COMMUNES A LEURS COMPETENCES

Les communes sont incitées (entre autre par le VT) sous impulsion de l'État à s'organiser entre elles, mais le législateur aura tout de même du mal à imposer l'abandon de certaines compétences par les maires au profit d'organisations supra-communales plus efficaces et plus légitimes à gérer celles-ci. De cette tâche il pose les fondements par la promulgation de la loi LOTI, texte souvent considéré « *fondateur de l'organisation des transports publics locaux en France* » (KRATTINGER, 2012, p. 7). Aussi fondateur qu'il soit, ce texte ne se suffira pas à lui-même et il faudra de la ténacité au législateur pour imposer des coopérations intercommunales efficaces et l'arsenal législatif n'aura de cesse d'être enrichi au cours des trente dernières années. Certains auteurs se montrant particulièrement pessimistes dans les années 2000 comme Offner (2002) sur cette coopération, jugeant que les textes ont certes la bonne orientation mais prévoient toujours une solution permettant aux maires récalcitrants de conserver leurs compétences. Néanmoins dix ans plus tard un rapport sénatorial (KRATTINGER, 2012) tire – lui – un bilan bien plus positif montrant que pour l'organisation des transports urbains, les collectivités locales ont su s'organiser de manière efficace utilisant intelligemment les ressources offertes par le législateur.

LOI LOTI PREMIERE PIERRE D'UNE INCITATION LEGISLATIVE FORTE

Revenons sur la loi LOTI qui entend remettre en cohérence les politiques urbaines et notamment de déplacements en confiant une transversalité des compétences à l'AOTU. En effet, bien qu'organisées en SIVOM ou SIVU (syndicat intercommunal à vocation unique), les communes restent maîtresses de la question des déplacements à leur échelle. Toutes questions de mobilités devant alors faire l'objet de discussions et n'étant donc pas traitées à l'échelle de l'agglomération. La loi légitime donc un chef d'orchestre qui aura pour tâche la gestion de l'ensemble des déplacements au sein du PTU : l'AOTU. Cette dernière devenant le maître d'ouvrage des PDU, qui imposent une politique cohérente à l'échelle de l'agglomération mais aussi qui assurent la priorité dans le développement des transports en commun et l'usage raisonné de la voiture. Grenoble fait partie des agglomérations pilotes et confie donc la rédaction de son PDU au tout jeune SMTC.

Les agglomérations se montrent volontaires dans ce projet où elles lancent, entre 1983 et 1986, 45 PDU. Ces PDU sont pourtant faute de moyens, d'accompagnement et de vision politique forte, un échec (OFFNER, 2002). En effet, l'AOTU est bien souvent réduite au rôle de gestionnaire des transports en commun par des maires peu enclins à abandonner par exemple leur pouvoir de police concernant le stationnement entre autres prérogatives. Différentes lois dont la loi LAURE (1996), qui

désormais oblige les agglomérations de plus de 100 000 habitants à mettre en place un PDU et la loi SRU (2000) avec la mise en place des SCoT (schémas de cohérence territoriale) vont venir pousser les agglomérations à coopérer. De même, la loi Chevènement¹⁸ de 1999 va entraîner le développement des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) en facilitant la création des établissements à fiscalité propre. Contrairement aux SIVOM et SIVU, ces établissements possèdent une fiscalité propre et les communes ne peuvent en adhérer qu'à un seul. L'adhésion oblige les communes à abandonner un certain nombre de leurs compétences à l'EPCI. Grenoble devient ainsi une communauté de communes en 1994, puis en s'élargissant elle devient une communauté d'agglomération et compte alors 23 communes. Cet EPCI obtient de fait les compétences d'organisation des transports urbains mais aussi de voirie et de stationnement et la compétence sur la rédaction des PDU, SCoT et du programme local de l'habitat. Les années 2000 poursuivent le perfectionnement du système et les considérations environnementales mais surtout financières engagent les communes à se rassembler dans des organisations plus efficaces. Les EPCI voient ainsi grandir leurs domaines de compétences ainsi que leurs moyens d'action.

¹⁸ Loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite Chevènement, juillet 1999.

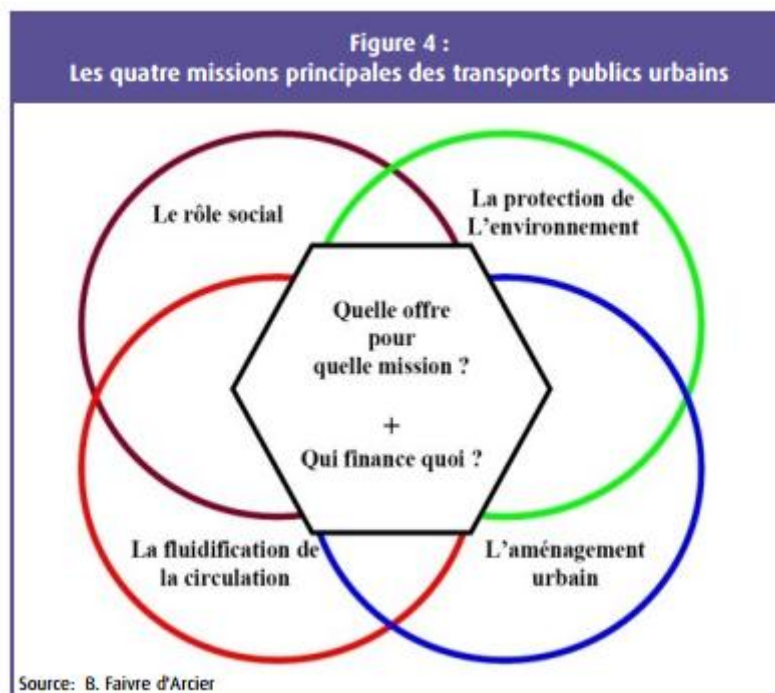
Aujourd'hui Grenoble en est le parfait exemple, l'agglomération qui s'est rapidement organisée autour d'une vingtaine de communes « naturelles » entre dans une nouvelle étape. En effet, les différents EPCI de Grenoble et ses alentours fusionnent en 2014 pour devenir une métropole de 450 000 habitants regroupant 49 communes. Pour autant, et il peut être bon de l'évoquer dès à présent, c'est la métropole qui possède l'ensemble des compétences déléguées par les communes et c'est elle qui choisit alors d'en déléguer une partie à son AOTU : le SMTC.



Figure 6. Les différents EPCI de la région grenobloise avant leur réunion en métropole - "La Métro" - source : <http://www.lametro.fr/> -

©LaMetro.fr

Les missions confiées aux transports publics sont ainsi de quatre ordres (FAIVRE-D'ARCIER, 2012) :



- La protection de l'environnement, avec notamment la loi LAURE. L'orientation des politiques de transports doivent ainsi prendre en compte leur impact sur l'environnement.
- L'aménagement urbain, en effet les projets de transports, notamment lourds sont souvent l'occasion de repenser l'urbanisme l'accompagnant. Les tramways en sont la parfaite illustration avec des rénovations urbaines allant jusqu'au nettoyage des façades, ce qui n'a plus grand rapport avec le transport mais favorise la mobilité notamment pédestre.
- Le rôle social. Les transports publics ont différents rôles sociaux, comme donner une égalité des chances dans l'accès aux pôles d'emplois. Ils desservent donc des zones économiquement dynamiques, comme des quartiers dits défavorisés et pour la plupart des réseaux adaptent leur tarification selon le statut ou les revenus du client.
- La fluidification de la circulation, par la régulation de la circulation automobile (contrainte de stationnement, plan de circulation, vitesse) et la promotion des modes collectifs.

Toutes ces missions, qui rappelons-le sont rassemblées dans le but d'une meilleure cohérence dans la gouvernance des déplacements, posent alors la question des ressources allouées.

La gestion des transports locaux en France se base sur plusieurs principes. Ces principes sont le fondement de l'ensemble des politiques de transports urbains quelle que soit l'agglomération étudiée et reposent sur le versement transport. Le versement transport qui finit par voir son seuil abaissé jusque 10 000 habitants. Ces principes sont :

« La volonté de ne pas faire payer la totalité du service à l'utilisateur, [...] la volonté de faire participer les employeurs publics et privés au titre des bénéfices indirects générés par l'existence d'un réseau de transports urbains, le développement et l'amélioration des transports collectifs en finançant [...] les investissements nécessaires en la matière »¹⁹

Le versement transport a permis par sa dynamique un véritable renouveau des transports urbains depuis les années 70, dont l'une des illustrations les plus connues et visibles est le « tramway à la française » qui finit par équiper la plupart des agglomérations notamment Grenoble, ville pionnière avec Nantes. Néanmoins, aujourd'hui le VT – principale source de financement des AOTU – ne semble plus aussi dynamique et les obligations d'accessibilité et les projets du Grenelle de l'environnement pèsent sur les budgets.

En France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées ont versé en 2008 plus de 5,77 milliards d'euros²⁰ dont près de la moitié en Île-de-France au titre du versement transport. Cette somme contribue à 40 % des financements des transports urbains, 40 autres pourcents étant financés directement par les collectivités sur leurs fonds propres, restant 20 % seulement supportés par les usagers. La dynamique du transport permettant aux AOTU de supporter cette faible participation des clients est entretenue par les élus eux-mêmes.

Tout en maintenant la participation faible des usagers (bien que les taux varient entre des AOTU comme Compiègne qui propose la gratuité ou comme Lyon où la participation est proche des 30%²¹), les AOTU ont développé de manière importante l'offre en transport pour répondre aux besoins des populations et tenter de réfréner la poussée de l'automobile. Ainsi en moyenne entre 1995 et 2005 l'offre kilométrique augmente de 0,67% chaque année, alors que dans le même temps les recettes

¹⁹ KRATTINGER Y. (2012), « Rapport d'information fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation (1) sur les collectivités territoriales et les transports », SÉNAT, session ordinaire de 2011-2012, N°319, p. 22.

²⁰ GART - 2009

²¹ Site officiel du SYTRAL, <http://www.sytral.fr/6-finances.htm>, consulté le 31/08/2015.

par voyage baissaient de 0,60% (FAIVRE-D'ARCIER, 2012). Les réseaux se sont développés alors même que le financement de la part des usagers avait tendance à diminuer, portés par le dynamisme du VT.

Alors qu'aujourd'hui se pose la question du financement par le VT, lequel n'étant pas extensible à l'infini car plafonné et pesant sur les acteurs économiques du territoire, la tentation d'augmenter les prix est rapidement arrêtée par des considérations politiques. Les transports sont l'un des biens publics les plus visibles et donc les plus sensibles du moins politiquement. Certains experts pensent que l'augmentation des prix, au moins au niveau de l'inflation serait un minimum, d'autres y voient un risque de perte de clientèle. Si ce débat est intéressant et semble loin d'être fermé, comme le prouve la communauté d'agglomération de Niort qui envisage sérieusement un passage à la gratuité de son réseau (ce qui en ferait le plus grand réseau gratuit devant Compiègne), ce n'est pas l'objet de ce rapport. Il est ici question de faire ressortir les grands enjeux de mobilité pour les AOTU et les EPCI et notamment du cas grenoblois dans le contexte législatif et financier qui vient d'être dépeint.

Il est certain que les problématiques ne sont pas les mêmes entre les réseaux ayant un mode lourd en site propre et les autres réseaux, néanmoins les problématiques de financement se posent dans l'ensemble des agglomérations. Si la question de la participation de la clientèle ou du moins des tarifs a été écartée car très politisée, il n'en reste pas moins que les sources de revenus sont un réel enjeu pour les AOTU qui doivent répondre à des missions variées. Rappelons que la métropole grenobloise ne fait supporter à ses usagers que 16% du coût des transports en commun, alors même que 31% des habitants sont abonnés au réseau !

LES NOUVEAUX ENJEUX DE LA MOBILITE POUR LES COLLECTIVITES – QUELLES ORIENTATIONS POUR L'AVENIR ?

Les collectivités possèdent désormais des structures avec des champs d'actions vastes et des compétences transversales. Cette organisation s'est imposée de par la nécessité de prendre en compte les besoins et les attentes réelles des usagers.

A l'heure actuelle les mobilités évoluent et les agglomérations vont devoir réussir le pari de convaincre les usagers des transports en commun de rester des usagers de la mobilité orientée et gouvernée par ces collectivités. Leur volonté clairement affichée est de maintenir le transport urbain très accessible du moins sur l'aspect tarifaire. La gouvernance financière doit donc jongler avec ce principe et trouver des ressources soit dans l'augmentation de son assise clientèle, soit dans la

réduction des coûts des transports. (L'augmentation des budgets alloués aux transports n'étant pas une solution dans un jeu de vase communicant cela affecterait juste une autre dépense de la collectivité et ce n'est pas l'enjeu).

La rationalisation des transports semble axée sur des principes de mobilité où la complémentarité des modes est la clef de voute du nouveau système. Il est clairement plébiscité les bus à haut niveau d'offre qui ne peuvent alors plus se permettre de zigzaguer au plus proche des habitations. Les utilisateurs vont donc devoir apprendre à utiliser les transports en commun non plus comme l'alpha et l'oméga de leur déplacement, mais comme une étape intermédiaire fiable et efficace. La marchabilité des espaces, les questionnements sur l'intermodalité et l'interopérabilité des modes apparaissent donc comme essentiels.

Des agglomérations comme Grenoble qui par leur taille et leur volonté politique ont pu développer des modes lourds en site propre arrivent à maturité et sont confrontées à « l'après tramway ». Le réseau s'est structuré autour de ces grandes lignes et désormais il faut faire passer le réseau dans une nouvelle ère.

Les collectivités sont capables, avec l'aide de leur technostucture, qui s'est considérablement développée, de comprendre les nouveaux enjeux de la mobilité, néanmoins elles savent également que le privé peut être force d'innovation. Leurs attentes sont donc des solutions innovantes et concrètes, applicables sur leur territoire et répondant à des besoins réels et identifiés. Comme le tramway a pu répondre aux besoins de déplacements des centres villes, les transports urbains ont besoin d'innovation pour les faire perdurer et les faire coïncider avec une époque en pleine mutation. Les collectivités ont donc besoin de leurs partenaires industriels pour répondre aux enjeux de l'innovation dans un monde où la mobilité évolue aussi rapidement que les technologies. Aujourd'hui celles-ci permettent à l'utilisateur d'un smartphone de tout connaître en direct : météo, informations, résultats, recherches internet, retards prévus de son train mais aussi où peut bien se trouver son enfant pour les plus prévoyants, etc. Il paraît donc inconcevable que les transports en commun, objet de la vie quotidienne ne soient pas à la pointe des innovations et des connexions avec le client et pire que ceux-ci accusent un réel retard, notamment dans l'information voyageur en temps réel.

L'enjeu pour les collectivités est donc de prendre en considération les nouvelles mobilités et de mettre en œuvre des gestions intelligentes permettant d'associer les moyens nouveaux qu'offre la technologie.

L'exemple pathologique du tramway au début du XIX^{ème} siècle montre bien l'importance de l'innovation. L'immobilisme d'un système ne peut lui permettre de survivre dans un monde en perpétuelle évolution. Si les AO ne parviennent pas à adapter la gestion des déplacements alors la place sera occupée par un autre acteur au risque que ce nouvel acteur n'ait pas autant zèle dans une gestion raisonnée de la mobilité.

D'autre part, les citoyens, et qu'importe ce que peuvent laisser penser les taux de participations aux élections, sont impliqués dans la vie quotidienne de leur réseau de transports et de mobilité. Ainsi, les démarches locales et collaboratives sont plébiscitées et les collectivités cherchent à développer des moyens de les rendre plus proches des attentes de leurs usagers.

Cependant, avoir une image collaborative demande des exercices complexes de communication et des couacs sont possibles notamment lors de suppression d'arrêt. Le SMTC séduit par les opérations proposées par Transdev car elles s'insèrent parfaitement dans sa logique de communication se retrouve bien embêté dans une situation pourtant légitime de restructuration après le prolongement de la ligne de tram E. La suppression de deux arrêts de la ligne proximo 22 ainsi que la diminution de sa fréquence font polémiques et les associations ne se privent pas d'ironiser sur la codécision à sens unique²². Malgré tout, le SMTC maintient sa volonté de s'engager dans cette voie, bien conscient qu'il s'agit là d'un véritable enjeu

²² Le Dauphiné libéré, « Mme Kamowski : « ce qui choque c'est la méthode de gens, paraît-il, dans la codécision » », édition du 25 août 2015.

FOCUS SUR LES ACTEURS DE LA MOBILITE A GRENOBLE

Ce rapport s'est attaché jusqu'à présent à dépeindre le contexte des collectivités et notamment dans quelle mesure elles avaient su s'organiser pour rendre cohérente la gestion des mobilités, nous en avons également évoqué les enjeux et avons détaillé notamment dans le contexte grenoblois les évolutions de la mobilité et les facteurs pour l'orienter vers des déplacements plus responsables. La métropole grenobloise par son AOTU – le SMTC – exprime des volontés fortes en termes de gestion des déplacements notamment en s'appuyant sur l'exploitant de son réseau de transports en commun : la SÉMITAG.

LES ACTEURS DE LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITE GRENOBLOISE

L'agglomération de Grenoble s'est dotée très tôt d'une AOTU efficace dans le développement des transports en commun : le SMTC. Aujourd'hui, celui-ci gère dans le cadre du PTU les transports urbains pour le compte de la métropole principalement.

Le SMTC est composé par des élus de la métropole et également du conseil général de l'Isère qui a toujours été une ressource importante dans le cadre du développement des transports urbains. De plus, les lignes expresses départementales qui rayonnent principalement depuis Grenoble font que logiquement le département y a sa place. De même, le SMTC via la métropole, s'est associé avec la SNCF pour qu'au sein du PTU, la tarification urbaine c'est-à-dire celle du réseau TAG, s'applique. Ainsi que vous empruntiez une ligne urbaine, départementale ou régionale (les TER sont exploités par la SNCF mais sous la gouvernance des régions) la tarification urbaine s'applique. Cependant, les supports restent différents même si certains sont compatibles.

Bien qu'encore améliorable dans l'interopérabilité des systèmes billettiques (pourquoi ne pas envisager un seul et unique support sur l'ensemble du territoire départemental voire régional comme l'ambitionnait la carte OURA) cette gouvernance multiple a le mérite de permettre sur le PTU une intermodalité compréhensible. C'est d'ailleurs l'une des raisons de la survie du SMTC à la création de la métropole.

En effet, c'est la métropole qui délègue ses compétences dans la gestion des transports urbains au SMTC. Cependant cette dernière ne lui délègue que cette mission, la séparant ainsi des autres compétences de mobilité. La métropole développe le réseau des transports en commun au travers

du SMTC comme elle l'indique sur son site internet²³, néanmoins elle gère en direct ses autres missions de mobilités qui sont :

«

- *Construction de pistes cyclables d'intérêt d'agglomération [...] entretenues ensuite par les communes.*
- *Sensibilisation des particuliers et des entreprises aux mobilités alternatives à la voiture particulière : accompagnement aux PDE (plan de déplacement d'entreprises), développer des agences de mobilité, encourager à la pratique de la marche à pied...*
- *Développement du service de location de vélos Métrovélo : 1^{er} service de location lancé en France, 2^{ème} aujourd'hui en termes de parc de vélos (5 000 vélos en prévisions pour septembre 2014), le service Métrovélo compte 98% de clients satisfaits.*
- *Soutien au service d'autopartage Citélib et à l'expérimentation du service de location de petits véhicules électriques en autopartage, en partenariat avec la ville de Grenoble, Toyota, EDF et Citélib.*

»²⁴

Comment les pistes cyclables pourraient-elles être indépendantes du fonctionnement du réseau des transports ? L'exploitant connaît les difficultés que peuvent entraîner les vélos dans la circulation de ses véhicules, il connaît par retour d'expérience des conducteurs les zones dangereuses pour les cyclistes, etc. Le SMTC qui organise les TC aurait donc toute sa place dans la gestion des pistes cyclables. De même le service Métrovélo, exploité jusqu'en 2015 au moins par la SEMITAG, pourrait en toute logique revenir en tant que prérogative du SMTC qui délègue déjà l'exploitation du réseau à la SEMITAG. Celle-ci se retrouve donc exploitante pour deux entités différentes, la cacophonie potentielle est évidente. La sensibilisation des particuliers et des entreprises ne relève-t-elle pas des missions de la SEMITAG dans le cadre de sa politique client ? En effet, SEMITAG et Métro ont toutes deux, trois personnes allouées à cette mission, ce qui nécessite une bonne communication pour tenir un discours cohérent aux entreprises. Ces divisions de compétences ne sont pas profitables pour tenir une politique des déplacements forte or c'est pourtant l'une des volontés de la Métro.

²³ www.lametro.fr/480-smtc.htm, consulté le 29/08/15.

²⁴ www.lametro.fr/769-nos-missions.htm, consulté le 29/08/15.

On note que cette organisation est de plus en totale contradiction avec l'esprit de la loi LOTI qui prévoyait une seule autorité de la mobilité. Dans ces conditions on ne peut que plaider pour que le SMTC devienne le grand organisateur de la mobilité, mais ce sont là des choix politiques. Même si il reste une AOTU efficace dans son rôle de gestion et d'orientation des transports en commun, il n'en est finalement réduit qu'à être l'interface entre l'exploitant du réseau et la métropole, sa gouvernance multiple avec le CG de l'Isère lui redonnant tout de même un peu de légitimité. C'est aussi peut-être, l'une des raisons qui expliquerait la difficulté de la métropole de faire valider son PDU.

Concrètement même si cette organisation paraît ubuesque sur le papier, le SMTC et la métropole sont composés des mêmes membres, les dialogues se font donc de manière simple, l'interlocuteur changeant simplement sa casquette selon le sujet. Néanmoins, la situation a la mérite d'être particulièrement peu claire pour un observateur extérieur alors qu'une simplification du système ne paraît pas si compliquée à mettre en place.

LA SÉMITAG, EXPLOITANT HISTORIQUE DU RESEAU ET PARTENAIRE DE TRANSDEV

La SÉMITAG est l'exploitant historique des transports en commun grenoblois. Société d'économie mixte, elle est détenue obligatoirement à plus de 50% par une personne morale ou physique de droit public (en l'occurrence le SMTC à 52%²⁵), mais doit ouvrir au minimum 15% de son capital à une société fonctionnement comme une entreprise de droit privé (qui peut d'ailleurs être une autre SEM...). Elle fonctionne donc comme une société de droit privé et doit se financer sur son activité. Elle exploite le réseau grenoblois depuis 1975, date de sa création, et la délégation de service public sous laquelle elle opère pour le compte du SMTC est remise en appel d'offres tous les sept ans. Constituant l'une des 5 plus grandes entreprises de la métropole, sa notoriété en fait l'une des « marques » de la ville. Le réseau TAG (transports de l'agglomération grenobloise) étant souvent rapproché du nom de la SÉMITAG. Le SMTC tente d'ailleurs de mieux se faire connaître en apposant sa marque sur le nouveau logo de son réseau, mais la consonance reste forte et la popularité de la SÉMITAG importante. Le même cas de figure se présente dans de nombreuses agglomérations, les TCL sont plus célèbres que le Sytral à Lyon, la



Figure 7. La marque TAG du réseau est désormais associée au logo du SMTC, en haut à droite, www.smtc-grenoble.org

²⁵ Document interne SÉMITAG.

RATP que le STIF en Île-de-France, etc.

Son partenaire industriel historique est Transdev qui participe jusqu'en 2013 à hauteur de 20 % dans le capital de l'entreprise. Néanmoins, la nouvelle DSP (délégation de service public) remportée fin 2013 marque un renforcement de l'engagement de Transdev auprès de la SÉMITAG. Aujourd'hui Transdev participe à 40% au capital de l'entreprise.

UN PARTENAIRE INDUSTRIEL A L'ECOUTE DES BESOINS DES COLLECTIVITES

La présentation de Transdev se base sur plusieurs sources notamment des présentations officielles de Transdev, également sur des articles plus généraux de présentation, sur des documents internes, et sur l'interprétation que les observations d'un stage de 6 mois permettent de tirer.

Transdev est un opérateur historique de la conception et de l'exploitation des réseaux de transports collectifs, filiale de la Caisse des Dépôts et de Véolia environnement, le groupe accompagne la SEMITAG depuis 1975.

Acteur international, le groupe affiche en 2014, 6,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires, compte 83 000 collaborateurs, exploite 43 000 véhicules dans 20 pays répartis sur les cinq continents et gère pas moins de 22 réseaux de tramways. Le tramway n'étant que l'un des treize modes sur lesquels Transdev apporte son expertise de mobilité, le groupe exploite des bus, des cars, des ferrys, des réseaux de véhicules en libre partage (auto ou vélo) entre autres modes.

Le groupe fort de cet historique et de ces ressources actuels ne se repose pas pour autant sur ses lauriers et sait que fasse aux nouveaux enjeux des collectivités il va devoir se différencier. Sur son site apparaît nettement la volonté de cette nouvelle image à laquelle adhère le groupe. Là nous accueille un liseré rouge, couleur d'identité de la marque, qui donne le ton.



Figure 8. Liseré d'accueil du site officiel de Transdev : <http://www.Transdev.com/fr/>

On y découvre en effet les points mis en avant par Transdev qui font écho aux principes du développement durable, à l'innovation et à la multimodalité. Transdev se présente donc ici comme un opérateur « responsable », « inventif », et « multimodal ».

L'entreprise vend quatre engagements :

«

- *Tout mettre en œuvre pour garantir à chaque voyageur une haute qualité de service*
- *Faire des transports publics des vecteurs d'un développement harmonieux au service des populations*
- *Offrir des solutions et services personnalisés pour que chacun puisse devenir acteur de sa propre mobilité*
- *Réduire l'impact environnemental des mobilités grâce à des actions concrètes et mesurables*

»²⁶

Il n'est fait explicitement référence qu'une seule fois aux transports publics, le reste des engagements concernant « la mobilité » en général. Ce discours est essentiellement tourné vers les élus, les collectivités et les réseaux. Transdev porte une attention toute particulière aux hauts décideurs en matière de mobilité, ainsi en partenariat avec l'institut Ipsos, il réalise une enquête pour comprendre les besoins des collectivités. Il ressort le besoin de plus d'intermodalité et d'innovation de la part des opérateurs²⁷. La position de Transdev tend à montrer que l'opérateur prend la mesure de la demande des collectivités et tente d'y répondre.

« Aujourd'hui en France comme ailleurs, Transdev doit relever un double défi.

Le défi de la transformation dans un environnement économique et social de plus en plus mouvant [...] nous devons identifier de nouveaux relais de croissance et de schémas de création de valeur tout en poursuivant notre exigence d'amélioration de la performance de notre business model historique.

Le défi de la différenciation, dans un marché où les savoir-faire et l'expertise peuvent apparaître comme comparables, enrichir le dialogue avec nos clients et innover dans nos réponses, c'est la seule façon d'espérer desserrer la contrainte liée à la seule compétition sur les prix. »

Jean-Marc Janaillac, président du groupe Transdev, été 2015.

Le positionnement du groupe répond parfaitement aux enjeux de collectivités, il cherche les nouveaux leviers de la mobilité générateurs de valeurs, tout en précisant qu'il ne quitte pas son modèle de fonctionnement historique. Il offre la stabilité et la confiance aux collectivités mais répond à leur demande de plus d'efficacité, de dialogue et d'innovation. En revanche, le groupe espère aussi

²⁶ <http://www.Transdev.com/fr/>, consulté le 28/08/15.

²⁷ Résultats de l'enquête Ipsos pour Transdev. France – Février 2015.

qu'en contrepartie les élus sauront dans leurs appels d'offres, faire jouer plus que le simple critère du prix, qui oblige les opérateurs à rogner dans leurs marges. Or les marges sont déjà très faibles et la guerre des prix peut être fatale si l'opérateur n'a pas bien réalisé ses calculs ce qui n'encourage pas vraiment la prise d'initiative. Dans cette nouvelle approche proposée par Transdev, l'opérateur offre plus aux collectivités qu'une simple aide à l'exploitation mais espère en échange obtenir des conditions financières permettant une plus grande souplesse dans l'exécution des contrats. Le fonctionnement à couteaux tirés pour se maintenir dans le positif empêchant toute démarche annexe qui pourrait menacer un équilibre financier précaire, ce n'est clairement la méthode de gestion la plus profitable aux deux parties.

Avec Grenoble, Transdev utilise la SEMITAG, son partenaire historique comme clef d'entrée pour illustrer cette nouvelle démarche.

Transdev opérateur important de la mobilité et partenaire industriel du réseau grenoblois s'est donc engagé plus encore dans ce réseau à l'occasion du renouvellement en 2013 de la DSP. Prouver son engagement est l'un des objectifs de la DSP, l'opérateur cherchant à démontrer et justifier toute l'importance et l'intérêt de l'expertise d'un grand groupe auprès de ses réseaux.

Cet engagement se concrétise d'une part par la montée au capital de la SEMITAG par Transdev passant de 20% de participation à 40%. Cette montée au capital sécurise Transdev dans cette aventure, puisque les montants financiers alloués au laboratoire sont conséquents²⁹. L'opérateur conseille et appuie la SEMITAG, par ses prestations au service de sa politique et par la prise de risques significative via le mécanisme d'intéressement. Un cadre confira que *« les sommes engagées sont significativement importantes, c'est un gros risque que prend Transdev dans cette DSP mais aussi une vraie opportunité »*.

Outre ces engagements financiers, Transdev met à disposition de la SEMITAG un certain nombre d'outils de capitalisation : cahier d'expertise, magazine interne, publications institutionnelles, publications filières et l'intégration du réseau dans une vraie communauté numérique via une plateforme de travail collaborative. L'opérateur réalise également des missions d'assistance technique avec un mode opératoire *« simple, efficace et transparent »*³⁰. Ces missions représentent un volume journalier de mobilisation d'experts Transdev important, sur des sujets ciblés par la SEMITAG et avec un dialogue permanent pour assurer la qualité du rendu et son adéquation à la demande initiale. L'opérateur se joint également à la SEMITAG pour exposer cette assistance au SMTC.

En plus de ces missions « classiques » bien que porteuses d'engagements forts d'un opérateur envers une SEM, Transdev innove par la mise en place d'une structure innovante et inédite : un laboratoire des mobilités.

²⁸ Ce nom a été choisi dans le cadre de la rédaction de ce rapport, ce « laboratoire » n'étant pas une marque ou un label déjà identifié lors sa rédaction.

²⁹ Les chiffres exacts sont considérés comme stratégiques par l'entreprise qui se refuse pour le moment à les communiquer.

³⁰ Document interne Transdev et confidentiel.

UNE DEMARCHE NOUVELLE DANS LES SERVICES OFFERTS PAR UN OPERATEUR

Le laboratoire grenoblois des mobilités est issu d’une réflexion menée entre Transdev et la SEMITAG dans le cadre de la DSP de 2013, et marque là encore un engagement fort de l’opérateur. Cette notion d’engagement revêt donc une importance capitale dans le gain de la DSP et Transdev doit donc maintenant démontrer le sien.

Le laboratoire est pour Transdev le moyen d’illustrer au sein de l’un de ses grands réseaux toute son expertise technique et son positionnement vis-à-vis des nouveaux enjeux de la mobilité. Le laboratoire s’organise autour de cinq thématiques :

- L’intermodalité pour une éco-mobilité durable
- Accessibilité et l’échéance légale de 2015
- Le développement durable
- Le citoyen voyageur
- L’ère collaborative : réseaux sociaux et open data

Ces sujets sont tous illustrés par un ou plusieurs projets, déployés tout au long des sept années de la DSP. C’est donc une structure importante qui engage Transdev dans sa faculté à décliner chacune de ces thématiques en projets concrets. Ces projets sont proposés sous la forme d’expérimentation, c’est-à-dire qu’ils sont limités dans le temps et dans l’espace. L’évaluation de chaque projet permettra ensuite de déterminer la pertinence de sa pérennisation ou reproduction.

FINANCEMENT ET GOUVERNANCE

Ce laboratoire est donc porté par Transdev et ses missions sont présentées sous l’étiquette de l’entreprise, mais l’équipe projet comprend des interlocuteurs et des acteurs provenant également de la SEMITAG, qui elle porte les projets sur le terrain et notamment auprès du public qui ne comprendrait pas qui est Transdev au sein du leur réseau de transport. De plus, tout comme pour les missions d’assistance, le laboratoire se veut « *transparent* » et notamment auprès du SMTC et donc des collectivités.

Les projets portés par le laboratoire sont des expérimentations, leur reproduction est conditionnée à la décision du SMTC et à sa volonté de les financer.

Les objectifs du laboratoire sont d'accroître l'attractivité du réseau TAG, favoriser son rayonnement par le déploiement d'innovations et de donner au SMTC la décision de reproduction des projets si celui-ci les valide.

Les enjeux du laboratoire pour la SEMITAG sont de prouver ses compétences dans la gestion efficace du réseau, mais aussi sa capacité d'innovation aux côtés de son partenaire industriel. De plus, elle entend bien augmenter grâce à ces projets l'attractivité clientèle et donc les recettes.

Le SMTC, financeur des transports sur l'agglomération grenobloise y trouve également plusieurs intérêts. Tout d'abord il ne prend aucun risque financier, puisque le portage est assuré par Transdev. Ensuite, l'expérimentation permettra au SMTC de ne reproduire que les projets qui lui semblent les plus performants et les plus cohérents avec sa politique. Le déploiement de toutes ces expériences donne une image innovante et vivante au réseau dont le SMTC pourra se vanter. C'est notamment le cas de projets fortement médiatisés comme « *Chrono augmentée* » ou « *Monétrans* ». Enfin, les projets comme nous le verrons plus tard débordent parfois au-delà des compétences du SMTC, ce qui milite en faveur de l'élargissement de ses compétences. Notons cependant tout de même que pour que le laboratoire soit un succès, il faudra s'assurer que le SMTC s'engage financièrement dans la reproduction des projets les plus plébiscités.

Pour Transdev l'intérêt est multiple. Tout d'abord l'opérateur gagne en visibilité client, mais sa cible ce sont les collectivités et il peut les toucher par des communications internes avec ses réseaux mais surtout par la médiatisation des projets. Transdev prouve par ce projet que l'opérateur sait s'engager humainement et financièrement avec une collectivité et en partenariat étroit avec l'exploitant du réseau. Il montre aussi outre son engagement, ses compétences en matière de gouvernance de projet, d'innovations et de partenariats. L'importance de Grenoble lui apportant d'autant plus de visibilité, Grenoble étant classé en 2014 comme 5^{ème} ville la plus innovante du monde par le magazine Forbes³¹. C'est aussi, pour le monde du transport, l'une des villes pionnière dans la révolution du tramway. Ce qui se fait à Grenoble a donc de l'importance.

³¹ <http://digital-grenoble.com/2014/03/forbes-positionne-grenoble-5e-ville-innovante-au-monde/>, consulté le 29/08/2015.

LA DEMARCHE DEVELOPPEMENT DURABLE

La démarche développement durable n'est pas le thème le plus développé au sein du laboratoire et ceci pour une raison simple, le réseau porte cette démarche depuis longtemps déjà et est par exemple signataire de la charte développement durable de l'UITP (union internationale des transports publics). Le réseau est également engagé dans des démarches d'amélioration continue comme le prouve ses certifications ISO 9001 (qualité) obtenue dès 1996 et ISO 14001 (environnement) qu'il décroche en 2009. Il travaille également à la santé et la sécurité des personnes comme la prouve la certification OHSAS 18001 (santé-sécurité) depuis 2011. Il est de plus engagé dans une démarche QSE interne.

Ces efforts en matière de développement durable doivent être consignés et répertoriés chaque année au sein d'un document soumis à publication. Actuellement la SEMITAG répond à cette obligation dans le cadre de la publication annuelle de son rapport d'activités au sein duquel elle insère ses démarches en termes de développement durable. Il n'est pas exagéré de dire que les efforts déployés par la SEMITAG passent relativement inaperçus dans un rapport d'activités pourtant ils seraient un atout de taille dans sa communication.

Au travers du laboratoire, Transdev mobilise une équipe afin d'aider la SEMITAG à rédiger son premier rapport axé uniquement sur le développement durable et ainsi montrer l'engagement de l'opérateur et du réseau mais aussi de la collectivité dans cette démarche. Transdev entend bien montrer ici qu'il est capable de valoriser les actions et les engagements des réseaux qui ont parfois du mal à les mettre en valeur.

UNE DEMARCHE PORTEE DEPUIS LONGTEMPS A GRENOBLE

La métropole grenobloise est un exemple en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Le réseau TAG est depuis longtemps porteur de cette volonté de transporter sans exclure. Dès 1979 un service dédié aux personnes à mobilité réduite est créé et en 1998 et 2002 des plans d'accessibilité sont lancés. Les aménagements sont pensés et réfléchis pour permettre à tous la meilleure expérience du transport, la réflexion intègre les associations d'handicapés qui ouvrent sur des solutions parfois simples de mise en œuvre. Le réseau travaille pour appréhender l'ensemble des handicaps afin que ceux-ci n'en soient plus lors de l'utilisation de transports en commun. Aujourd'hui son réseau est à plus de 90% disponible.

Les personnes en situation de « mobilité réduite » sont plus nombreuses qu'il n'y paraît. Certes il y a bien sûr les handicaps pathologiques, qu'ils soient moteurs, visuels, auditifs, psychiques, mais il faut prendre en considération également les personnes âgées, les personnes analphabètes ou ne maîtrisant pas le français ou bien encore toutes les personnes encombrées de quelque manière que ce soit, par des sacs, une poussette, etc. L'accessibilité du réseau si elle permet aux différences de se mélanger sans discrimination, profite surtout à tous.

Une loi de 2005 ambitionnait de rendre accessible physiquement l'ensemble des lieux publics en 2015, mais les réseaux n'ont pu, pour la plupart s'y tenir et obtiennent un nouveau délai. Le réseau grenoblois va aujourd'hui plus loin, son réseau est accessible pour globalement tous les handicaps moteurs, son nouvel objectif – porté par le laboratoire – est de prendre en compte le parcours voyageur des personnes déficientes visuelles. En effet, alors qu'il est facile de comprendre l'obstacle que constitue une bordure et de le résoudre par son abaissement ou la mise en place d'une rampe, la gestion d'un espace en tant que volume par une personne déficiente visuelle semble beaucoup plus difficile à appréhender. Les réseaux communiquent par des plans, des couleurs, des directions, des chiffres, autant de repères invisibles ou inexploitable pour ces personnes.

LE PROJET « TIMODEV »

Le projet « *Timodev* » souhaite diagnostiquer les difficultés rencontrées par ces personnes dans différentes situations. Les personnes avec différents degrés de handicap visuel sont soumises à un entretien et confrontées à des environnements connus ou inconnus. L'analyse des données se fait avec l'aide d'une agence spécialisée et les premières recommandations sont rédigées avec les associations.

Les conclusions du projet seront remises au SMTC et à la SEMITAG avant la fin de l'année 2015, ainsi avec ce projet la métropole grenobloise maintient son avance dans ces questions d'accessibilité.

DEMONTRER QUE LE RESEAU EST POUR TOUS ET RASSURER LES PERSONNES VULNERABLES

Rassurer les clients sur l'accessibilité réelle du réseau, c'est l'un des autres enjeux de la SEMITAG. Celle-ci organise des services spécialement dédiés aux personnes très invalidées, ne pouvant *a priori* pas utiliser de manière normale les transports collectifs. Cependant, en plus de ce service, la SEMITAG propose d'accompagner dans la découverte du réseau des personnes en situation de handicap tout au long de leur trajet. Le but est de leur prouver que le réseau n'est pas un espace inhospitalier et inadapté à leur condition. Il est de faire basculer des personnes du service PMR, au service classique. Pour rassurer dans les déplacements ces usagers, Transdev met en place une expérimentation toujours dans le cadre du laboratoire. Celle-ci garantit le retour de personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire que s'il n'est pas possible pour la personne de revenir à son origine par le réseau TAG ou le service PMR, alors il lui est garanti (jusqu'à trois fois par an) la mobilisation d'un taxi pour la reconduire. La peur de se retrouver coincé loin de chez soi dans une position souvent faible est alors estompée, on peut ainsi espérer que des personnes en situation de handicap ne soient plus rebutées à utiliser le réseau de transports en commun.

L'ACCESSIBILITE DES BENEFICES POUR TOUS

La mise en accessibilité des lieux publics et du réseau nécessite de lourds investissements, il est tentant alors de penser que cette somme d'argent aurait pu être dépensée ailleurs et profiter au plus grand nombre, quitte à discriminer une petite partie de la population. Néanmoins, l'accessibilité est aujourd'hui l'un des points forts de Grenoble qui gagne en attractivité sur des populations ayant le sentiment d'être pleinement intégrées à la ville. Faciliter la mobilité des uns, c'est améliorer celle de tous. L'attractivité du réseau dépend aussi de ces aménagements, les personnes valides profitent de meilleures conditions mêmes si celles-ci ne leur étaient pas indispensables. La qualité du service, bien plus que le prix est un facteur de choix de mobilité (FAIVRE-D'ARCIER, 2012). La prise en compte de problématiques PMR entraînent automatiquement des gains de qualité pour les valides, aujourd'hui alors que les villes se positionnent pour plus de marchabilité, qui peut soutenir que les aménagements initialement pensés, non pas pour faciliter mais pour permettre l'accès à tous, ne favorisent pas les espaces et les conditions de la marche ?

L'INTERMODALITE POUR UNE ECO-MOBILITE DURABLE, LA PRISE EN COMPTE DE LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT ET LA DEDIABOLISATION DE LA VOITURE

La voiture est par nature l'ennemi héréditaire des transports collectifs, et bien qu'il faille reconnaître que le « *tout-automobile* » ne soit plus possible dans la cadre d'un développement raisonné des mobilités, la voiture peut être conçue comme un mode complémentaire adapté aux faibles densités.

Qui n'a jamais croisé de cars vides sur les routes de campagnes ? Car si les transports collectifs sont écologiquement rentables, ils ne le sont qu'à partir d'un certain degré de remplissage. La voiture, véhicule plus petit et plus souple pourrait permettre elle aussi la rationalisation des déplacements dans les espaces de faible densité si elle est intelligemment organisée avec le réseau de transports collectifs.

LES PARKINGS-RELAIS CENTRE DE L'INTERMODALITE

Ainsi la SEMITAG, lance une réflexion sur l'utilisation et l'attractivité de ses parkings relais. Ceux-ci sont censés permettre le rabattement des automobilistes vers les transports en commun. Cependant, les parkings ne fonctionnent pas tous et un premier bilan réalisé par Transamo (filiale de Transdev) permet de répertorier les premières causes possibles. L'étude de ces parking relais permettra dans l'avenir d'envisager quels changements sont à effectuer dans les missions, le placement, ou encore la desserte de ces espaces. Ce bilan permettra en outre de ne plus refaire les erreurs qui ont amenés certains de ses parkings à être sous-exploités.

Les parkings-relais sont une véritable option de désengorgement des villes. Les voitures restent ainsi en périphérie et les populations sont transportées aux moyens d'autres modes. Pour cela il faut que les parkings soient suffisamment attractifs et que le changement de mode ne soit pas pénalisant en temps. Cela suppose donc une bonne desserte de la part du réseau ainsi qu'un positionnement en amont de la congestion. Les parkings-relais doivent également rassurer leurs utilisateurs qui y « abandonnent » leur voiture. Transdev se positionne dans la recherche de solution permettant d'augmenter encore au-delà l'attractivité des parkings relais qui deviendraient pourquoi pas des parkings plus services.

LES LIMITES DES DESSERTES EN ZONES PEU DENSES : LA VOITURE MODE COMPLEMENTAIRE DES TC

Dans la rationalisation de la desserte des périphéries peu denses, le réseau a été restructuré en septembre 2014 et hiérarchisé selon l'importance des lignes. Des services TAD (transport à la demande) ont été mise-en-place avec le départ de certaines courses si et seulement si, au moins un voyageur a fait connaître au moins deux heures avant, son intention d'emprunter la course. Le véhicule étant alors adapté à la demande. Ce système ingénieux permet des économies car toutes les courses ne partent pas et les véhicules sont mieux calibrés à la demande réelle. Cependant, il est complexe à mettre en œuvre avec des réservations seulement deux heures avant ! Quant au service qu'il offre, il n'est pas très compétitif car ces lignes ne proposent que peu de départs, justifiés par la faible demande, justifiée par le faible niveau d'offre... Même si le système semble plus optimisé qu'une ligne régulière passant qu'importe la demande et la charge, il ne présente pas une offre très attractive. C'est pourquoi, des voitures circulent sur des trajets similaires, car pour leurs utilisateurs la voiture est bien plus commode et ne nécessite pas d'être prévenue deux heures auparavant. Ces voitures sont en moyenne peu remplies, avec 1,2 personne à bord. Il reste donc 2 ou 3 places inutilisées, c'est sur ce constat que Transdev souhaite expérimenter le covoiturage en zone peu dense.

C'est un projet intégré au laboratoire mais qui dans sa composante « covoiturage » devient un enjeu stratégique du groupe qui déploie cette expérimentation dans trois autres réseaux.

L'idée est simple en théorie, permettre l'utilisation des places offertes par ces véhicules, au moins jusqu'à une zone d'échange de charge avec le réseau. Le passager serait alors transporté au prix du titre urbain et le conducteur recevant une rétribution de la part du réseau. Cette ligne de covoiturage venant remplacer, compléter ou créer l'offre d'une ligne intégrée au réseau. Ce projet permettrait de rendre l'offre plus souple car s'il atteint un bon niveau de participation alors la fréquence de passages potentiels sera élevée et le coût pour le réseau bien moindre que celui de la mobilisation d'un bus et d'un chauffeur. C'est donc dans une optique de rationalisation des déplacements que la voiture est vue comme une solution complémentaire.

En 2015, à Grenoble, sera mis en place pour la première fois en France, un système billettique permettant d'acheter son titre de transport du réseau urbain grâce à sa carte bancaire et sans aucun contact. Issu d'un partenariat riche entre la SEMITAG, Actoll, la Caisse d'Épargne, VISA et Transdev, l'équipement de la ligne de bus « chrono 1 » du réseau TAG sera effectif dès septembre. Ce projet est donc porté par Transdev dans le cadre du laboratoire.

Un valideur accompagnera chacun des bus circulant sur cette ligne, il permettra aux voyageurs d'acheter leur titre de transport au moyen de leur carte bancaire si celle-ci dispose de la fonctionnalité « sans-contact ».

Cui Bono ? Ce boîtier représente une vraie avancée dans le domaine de la billettique et vise clairement la clientèle occasionnelle et très occasionnelle qui ne dispose pas toujours de ticket avant sa montée à bord. Ces clients devaient et devront jusqu'en septembre acheter leur titre directement auprès du conducteur, comportement ralentissant, *de facto*, la vitesse commerciale du bus. De plus, l'achat d'un titre nécessite aujourd'hui la détention d'espèces, il s'agit donc d'une nouvelle alternative de paiement. Le paiement par carte a d'autant plus sa place, qu'il est le moyen de paiement préféré des Français³². Le taux d'équipement en carte bancaire recouvre la quasi-totalité des personnes en âge d'en posséder une et les banques concèdent un effort très important dans l'équipement en carte « sans contact ». Ce type de transaction qui évite l'échange d'argent liquide sécurise également la position du conducteur. N.B. celui-ci ne pouvant d'ailleurs plus accepter de règlements en espèces après 22 h au sein du réseau grenoblois.

C'est donc une vraie révolution qui se prépare, même si le système existe déjà à Londres. Grenoble pouvant se targuer d'entretenir un réseau fort et innovant.

Les objectifs sont d'offrir aux usagers un nouveau service pouvant compenser le faible équipement en DAT (distributeur automatique de titres) des arrêts de bus, d'attirer de nouveaux clients par la simplicité, la fiabilité et la rapidité du paiement sans contact. Du côté réseau, ce service peut permettre d'améliorer l'image des transports en commun en leur donnant ce côté innovant et particulièrement pour Grenoble d'insister sur cette première française. Le réseau peut espérer, *in fine*, être plus attractif et donc augmenter sa fréquentation. Les organismes bancaires y trouvent

³² L'AVENIR DES MOYENS DE PAIEMENT EN France - https://www.banque-france.fr/ccsf/fr/telechar/publications/rapport_avenir_moyens_paiement_30032012.pdf, [en ligne], consulté le 21/07/15, G. PAUGET & E. CONSTANS.

également leur intérêt en donnant une fonctionnalité de plus à la carte, qui devient un objet de la vie quotidienne, multitâche et indispensable.

Il convient maintenant de rappeler que cette opération concerne une seule ligne du réseau, certes forte, avec des fréquences en heure de pointe de moins de 7 minutes et 10 minutes en heures creuses (hors soirée), mais il s'agit avant tout d'une expérimentation. Comme toute expérience celle-ci nécessite un suivi pour identifier, évaluer, les problèmes, les difficultés et aussi pour relever les points de succès et ainsi permettre des réajustements et des modifications. C'est une étape nécessaire pour assurer le succès d'un déploiement plus large, couvrant l'ensemble des lignes fortes, voire l'ensemble du réseau. Pour ce faire des enquêtes seront mise en place durant toute l'année d'essai de l'outil sur la C1.

Pour Transdev, cette enquête peut le cas échéant servir de preuve du succès de l'opération. Transdev démontre ainsi sa compétence technique dans le pilotage et l'accomplissement d'un tel projet, se positionnant comme le seul opérateur de transport de l'hexagone ayant cette expérience. Une vraie plus-value vis-à-vis des AOT. D'autre part, elle doit permettre de relever les facteurs d'influences qui sont intrinsèquement liés au territoire et ceux qui sont susceptibles de se présenter dans un tout autre environnement. Transdev entend identifier les difficultés et les clés de succès pour aider le SMTC dans la suite possible de son déploiement, mais cette enquête doit aussi permettre d'identifier les éléments de reproductibilité, qui serviront dans le cas d'un projet similaire avec une autre AOT partenaire de Transdev. Pour Transdev la reproductibilité de l'expérience est importante, il faut déterminer quelle partie des résultats peut se transposer à une autre ville et comment traiter le reste pour, de la même façon, l'appliquer à cette autre ville.

RENDRE LES ESPACES PLUS AGREABLES ET MIEUX CONNECTER LES TRANSPORTS : LE CARREFOUR DE MOBILITE



Figure 9. Vue satellitaire de l'environnement du carrefour de mobilité, ©Google 2015

« Carrefour de mobilité » travaille comme son nom l'indique à un nœud où se rencontre plusieurs lignes de transports. On y retrouve une ligne TER, une ligne de tramway et un parking relais. Ce carrefour de mobilités n'est pourtant pas très accessible car coupé du centre d'Echirolles par l'autoroute. L'objectif du projet est d'articuler entre eux les différents modes en présence, en proposant notamment des aires d'attentes et de récréation agréables et communes (le cercle orange matérialise où se situe cet espace). Le projet travaille également et surtout à rendre accessible et compréhensible cette importante offre de mobilité. Des parcours ont donc été mis en place, ceux-ci doivent être vécus comme plus agréables, rassurants et donc attrayants.

Ce projet a déjà été réalisé dans sa phase 1, en septembre un diagnostic complet sera réalisé pour évaluer comment les utilisateurs se sont appropriés les aménagements, ou les facteurs d'échecs de certains autres. Le diagnostic aura également vocation à identifier les moyens d'expérimenter dans ce carrefour complexe des mobilités, les recommandations issues d'autres projets et notamment de « Timodev ».

Ce projet est donc la matérialisation du traitement des espaces nécessaire à leur bonne articulation et favorise l'intermodalité. La marche y trouve toute sa place en tant que mode « jointure », reliant tous les autres.

« CHRONO AUGMENTEE », LA PARTICIPATION CITOYENNE APPLIQUEE A LA MOBILITE, FOCUS SUR UN PROJET PORTEUR D'INNOVATIONS ET D'UNE NOUVELLE APPROCHE DANS LA CONCERTATION

En septembre 2014, la SEMITAG installe son nouveau réseau conformément aux engagements pris lors de la réponse à l'appel d'offres. C'est une vraie révolution qui s'opère et le réseau se voit désormais organisé en quatre niveaux hiérarchiques. Les lignes de tramway constituent toujours l'armature principale du réseau, mais elles sont accompagnées en deuxième niveau par des lignes de bus fortes, les lignes chrono. Ces lignes possèdent la même amplitude que le tramway, des fréquences élevées et des parcours directs. Elles ont été pensées pour être efficaces et offrir un niveau d'offre important avec la contrepartie d'une desserte beaucoup moins fine.

ETENDRE L'ATTRACTIVITE DU BUS

« Chrono augmentée » a été pensée tout d'abord comme un projet de mise en valeur de ces lignes de bus. La question est de savoir comment faire comprendre aux utilisateurs, ou plutôt à ceux qui ne le sont pas encore, qu'une telle ligne passe à proximité. L'objectif affiché est d'atteindre une aire de chalandise allant jusqu'à 800 mètres. L'objectif est ambitieux, presque irréaliste³³, et pourtant 800 mètres c'est un parcours de moins de 10 minutes à pieds. Le projet part donc du principe que cette attractivité n'est pas impossible, ou du moins elle est améliorable. Et si le rayon d'attraction d'un arrêt ou d'une station est important, c'est que l'aire couverte augmente avec le carré de la distance, chaque mètre gagné, c'est une couverture plus large du réseau.

³³ Un relatif accord tombe sur une attractivité de 500 mètres pour le tramway, les bus descendant généralement à 300 mètres.

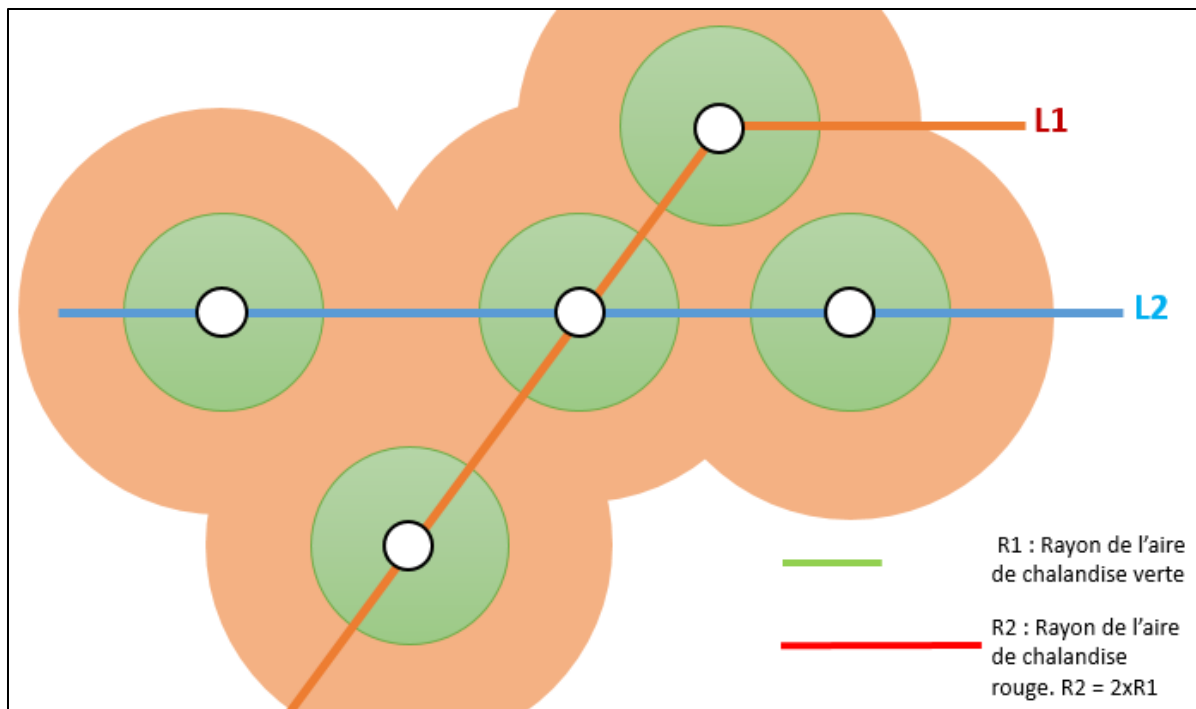


Figure 10. Evolution de la surface de l'aire de chalandise d'un arrêt en fonction du rayon d'attractivité de la ligne

La figure ci-avant illustre très bien comment la surface augmente avec le rayon. Réussir à augmenter cette distance c'est donc rendre accessible une offre élevée à de plus nombreux utilisateurs. Les investissements allant dans ce sens sont peut-être plus judicieux que de multiplier et d'éparpiller l'offre.

Mais faire marcher l'utilisateur des transports en commun n'est pas chose aisée, la marche à pied est souvent considérée comme facteur rebutant dans les systèmes de calcul de la demande, qui la pénalisent fortement. Pourtant certains milieux arrivent parfaitement à faire accepter cette contrainte, le métro parisien en est l'exemple typique. Certes le niveau d'offre d'un métro est élevé mais cela ne suffit pas à expliquer pourquoi le voyageur accepte de marcher si longtemps. L'astuce du métro parisien est de multiplier les entrées, le voyageurs se sent alors déjà dans le système de transport quand bien même il continue à utiliser ses propres moyens de locomotion, *i.e.* ses jambes. De plus, dans la marchabilité du système parisien le voyageur ne rencontre pas d'autres modes, la marche à pied serait peut-être refreinée dès lors qu'elle partage son espace avec d'autres utilisateurs ?

Dans le contexte grenoblois il n'est pas question de transformer le sous-sol en gruyère. Cependant, Transdev propose une démarche innovante, du moins dans le domaine des transports et propose que la réponse vienne directement des habitants, salariés ou tout simplement de personnes fréquentant le quartier pour une raison ou pour une autre. Quels seraient les aménagements mobiliers et urbains qui augmenteraient l'attrait des lignes chrono ? Telle serait la question posée, du moins initialement.

L'expérimentation se déroule dans un quartier : Bouchayer-Viallet. C'est un quartier dynamique, ancienne friche industrielle au cœur de Grenoble, il fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain depuis 2004. Le quartier comprend de nombreux emplois mais également des immeubles d'habitations et de nombreux équipements sportifs et culturels. De plus, ce quartier est évidemment traversé par une ligne chrono : la C5.

Le lieu de l'expérimentation défini ainsi représente un rectangle de 300 mètres de largeur sur 1000 mètres de longueur. Dans ces conditions difficile d'imaginer pouvoir tester une attractivité à 800 mètres, d'autant plus que le quartier est bordé au nord par le tram A, au sud par le tram C, à l'ouest le Drac (affluent de l'Isère) forme une barrière infranchissable et enfin par la chrono 5 qui le longe au niveau de la rue ampère. On notera que les habitants sont tous à moins de 500 mètres d'un tramway...



Néanmoins, ce quartier étant très bien desservi en transports, l'interrogation sur l'identité forte à donner aux chronos y a d'autant plus sa place. En effet, le tramway a une attraction naturelle bien plus forte qu'une ligne de bus, que ce soit de par la visibilité physique de son parcours, l'image positive et moderne qu'il renvoie ou encore par l'offre qu'il propose qu'on imagine (et bien souvent à juste titre) supérieure à celle d'un bus. Il faut donc que dans un contexte aussi défavorable à une ligne de bus, que celle-ci, par ses aménagements parvienne à se distinguer afin de démontrer sa complémentarité au réseau de tramway. Il faut également marquer une identité qui redore le blason du bus, pour que celui-ci ne soit plus vu comme une solution inférieure de transport mais bien comme le mode complémentaire qu'il est. Ce quartier est donc un excellent choix dans sa diversité de population, dans ses dynamiques de flux générés et dans l'interrogation de la valorisation d'une ligne de bus irriguant l'ensemble du quartier (avec un arrêt à moins de 350 mètres où que l'on soit).

Maintenant que les objectifs sont un peu mieux cernés, que le lieu et la population de référence sont déterminés, il faut choisir la méthode et les outils que nécessitera la mobilisation de la population.

Trois lieux du quartier sont choisis (confère figure ci-après), chacun correspond à des problématiques propres.

Vallier-Catane : situé au sud du quartier au croisement avec le tramway, cette vue illustre les possibilités de traitement d'un carrefour compliqué et les usages innovants possibles pour un P+R qui ne fonctionne pas.

Arrêt Cémoi : envisager le traitement d'un arrêt de bus classique, en lui donnant une réelle identité, identité de ligne et identité de quartier. Le bâtiment Cémoi que l'on aperçoit sur la vue étant un bâtiment historique et important du quartier.

La rue Rose-Garet : perpendiculaire à l'axe C5 mais surtout lien vers cette ligne de bus. La question est ici de savoir quels sont les aménagements, la signalétique qui permettrait d'étendre au-delà de la rue Ampère l'attractivité de la C5.

Ici nous nous intéresserons à la méthode plus qu'aux résultats, ceux-ci n'étant de toute façon pas encore connus.

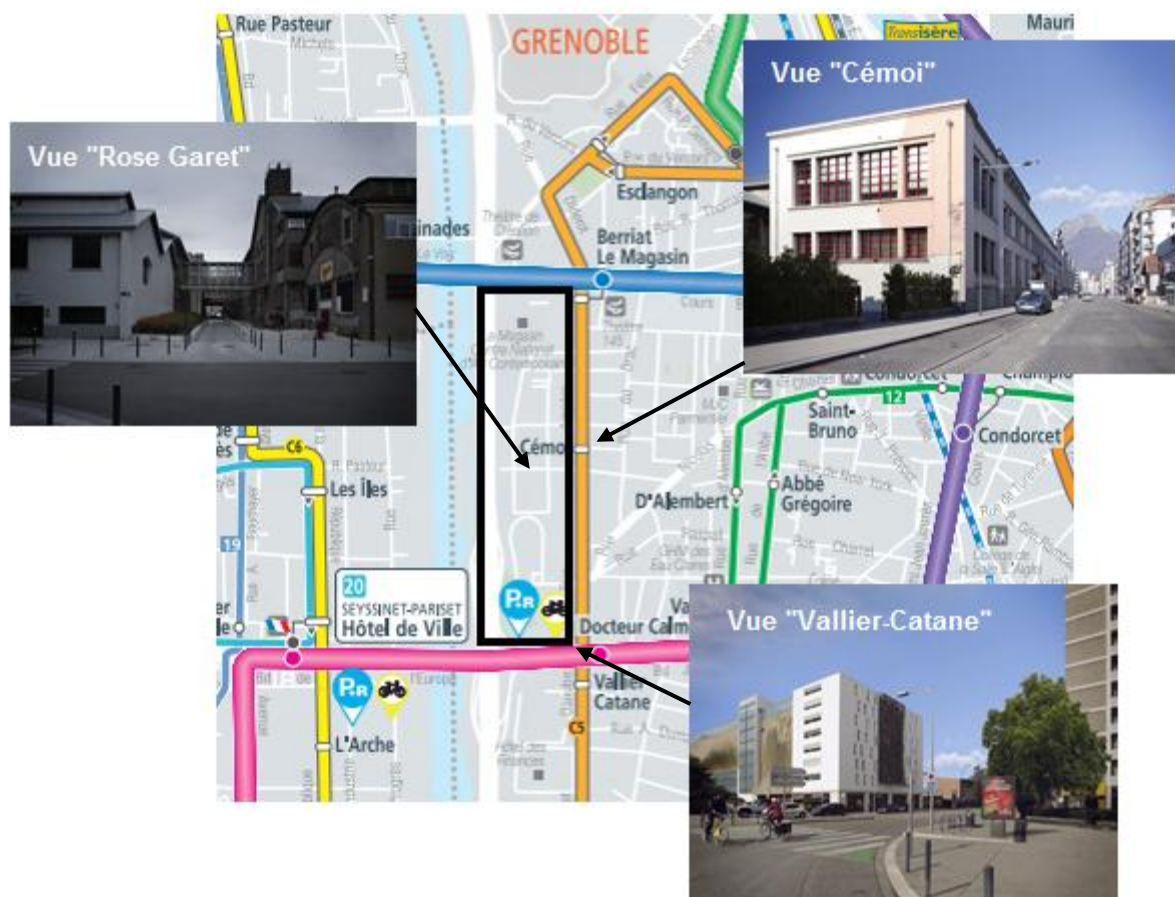


Figure 12. Trois lieux retenus pour l'expérimentation - plan ©SEMITAG - images numériques ©Transdev/UFO

Transdev va alors faire appel à une jeune start-up : UFO. Celle-ci propose ses services à des villes souhaitant concerter la population lors de réaménagements urbains. Cette démarche correspond tout à fait à la mobilisation citoyenne que souhaite générer Transdev, et le partenariat se noue dans l'application du concept d'UFO au monde des transports ou plus exactement des mobilités.

L'outil que développe UFO s'appuie sur la réalité augmentée au travers de tablettes tactiles. Ces trois lieux sont photographiés selon un certain angle et cette photographie est entrée dans l'application. Cette image peut ensuite être modifiée en temps réel sur l'application et selon six critères que l'on fait évoluer :

- Evolution : imaginer les évolutions de demain dans la perspective du développement durable.
- Nature : de l'incorporation de la nature en ville comme élément décoratif à son utilisation (isolation thermique et phonique, nature nourricière,...).
- Mobilité : organiser les mobilités, de l'actuel où la voiture est reine à une vision plus partagée de l'espace voire défavorable à la voiture.
- Station : de l'arrêt classique à la station de demain offrant de nouveaux services.

- Signalétique : mettre en valeur le passage de la ligne chrono, jusqu'à une fonction signalétique générale pour le quartier.
- Créativité : laisser s'exprimer les personnes selon leur sensibilité à plusieurs propositions.

Chaque critère va donc venir ajouter ou supprimer des éléments sur l'image de manière très réaliste, permettant ainsi à l'utilisateur de se projeter dans un nouvel environnement.



Figure 13. Exemple de traitement de la rue Rose Garet par Daniel élève à l'école Ampère

On arrive donc très facilement à faire ressortir un décor totalement nouveau correspondant à ce que l'on considère nécessaire à l'attrait des lignes de bus. Il suffit ensuite à l'utilisateur de s'approprier son image en ajoutant un commentaire renseignant sur la philosophie de sa construction, sur les histoires de mobilité qui lui parlent et sur l'intérêt des éléments qu'il a choisis. L'image et le commentaire sont appelés un « mix ».

Les différents éléments modifiant l'image originale sont le fruit du travail d'UFO, mais les idées et les concepts de ces modifications ont été obtenus au travers d'ateliers collaboratifs où des intervenants d'UFO, de Transdev, de la SEMITAG, mais aussi des habitants du quartier, des utilisateurs de la C5, des membres d'associations, ont tous exprimé leurs idées. Ces idées ont ensuite été traduites sous formes d'images et d'éléments associés à l'évolution de tel ou tel critère.

La démarche consiste donc à co-créer des éléments avec des professionnels du transport mais aussi et surtout des personnes lambda sans connaissances particulières du sujet, et ensuite au travers de l'application de proposer ces idées à l'ensemble de la population fréquentant le quartier.

Le projet est porté dans le quartier au moyen d'enquêteurs jeunes, dynamiques et locaux, puisqu'ils sont issus d'un partenariat entre Transdev et la junior entreprise « AMD job service » de l'école de management de Grenoble (GEM) située à 600 mètres du quartier. Sur le terrain c'est le réseau TAG qui porte le projet auprès de la population, c'est donc la marque du réseau qui identifie les enquêteurs. En effet, le grand public ne connaît pas bien Transdev, la coopération avec le réseau TAG rassure et rationalise l'action : c'est le réseau TAG



Figure 14. Enquête de parents à la sortie de l'école, les enquêteurs sont clairement identifiés TAG, ©Transdev

qui porte une action sur la mobilité. Néanmoins, Transdev est tout de même présenté. La présence des enquêteurs est capitale pour que soit bien comprise la démarche et pour que les commentaires soient suffisamment nourris. L'image permet en effet à l'utilisateur de se projeter mais sans un commentaire construit, l'intérêt de celle-ci devient vite limité. Les enquêteurs ont donc suivi une formation de 3 heures³⁴ afin de porter efficacement l'action.

Les interventions au sein du quartier sont de plusieurs natures. Elles sont soit réalisées « à l'opportunité », les enquêteurs parcourant le quartier aléatoirement et proposant à qui le veut de participer. Ces interventions ont lieu à des horaires et des jours variés de façon à ce que tout le monde puisse avoir l'opportunité d'y participer.

Elles peuvent être également organisées avec les acteurs du quartier. Ceux-ci se sont montrés dans la plupart des cas très intéressés par la démarche et ont participé avec enthousiasme à l'aventure. On peut par exemple citer l'école Ampère qui profite de la rénovation du quartier pour éveiller les enfants à l'urbanisme et qui a donc trouvé la démarche très opportune. Ainsi les élèves du CE1 au CM2 ont pu eux aussi exprimer leurs attentes en matière de mobilité. L'école ouvrant également ses portes aux enquêteurs le jour de la kermesse afin de capter également l'avis des parents

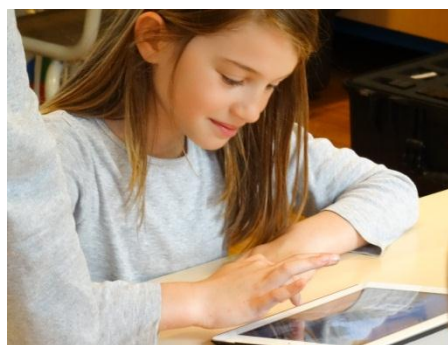


Figure 15. Participation d'une élève de l'école Ampère, ©Transdev

³⁴ Formation dispensée par UFO et Transdev, les objectifs sont de faire comprendre l'intérêt de chaque élément présent sur l'image afin que l'enquêteur puisse ensuite sensibiliser le public sur des détails et des histoires qui viendront enrichir le commentaire.

présents. D'autres lieux se sont prêtés à l'exercice comme des restaurants, des bars, des associations, des entreprises, etc. Le bar/salle de concert de *La Belle Electrique*, récemment ouvert dans le quartier est l'un des lieux (hormis les entreprises) les plus attractifs du quartier. Les populations captées lors des événements provenaient, pour la plupart, d'autres quartiers et avaient donc été confrontées à la question de la mobilité pour s'y rendre. Ce lieu fût donc aussi un élément important dans la démarche.

Cette démarche se voulant collaborative aura atteint son ambitieux objectif de 1000 mixes en un mois et demi de présence. Il reste maintenant à UFO le soin d'analyser l'ensemble des images et des mixes pour faire émerger les grandes tendances plébiscitées par la population du quartier.

Il s'agit là d'un projet complexe à exposer à l'écrit, néanmoins il simplifie grandement le rapport à la mobilité permettant même à des enfants de s'exprimer sur une question *a priori* complexe. Il permet la démocratisation du débat et le porte dans le quartier.

Plusieurs remarques doivent déjà être faites à ce niveau, tout d'abord il est notable que cette approche est novatrice dans le monde des transports, la concertation se faisant avant toute idée de projet. La deuxième est que le sujet dépasse clairement l'unique champ d'application des transports. En effet sur les six critères, trois ne concernent pas directement la mobilité, ou du moins pas dans la conception classique des projets de mobilité. Transdev dépasse donc clairement les prérogatives d'un opérateur en proposant aux habitants de jouer sur des critères comme la nature, ou la créativité. De même, concernant la mobilité, les images vont au-delà des compétences limitées du SMTC. Néanmoins, quel serait l'intérêt de cette démarche si elle se bridait aux seules actions classiques de traitement des arrêts de bus ? Ici, il s'agit d'une exploration de ce qui pourrait améliorer l'attractivité du transport, en plaçant la mobilité comme premier élément d'urbanisme. Le transport est placé ici comme élément précurseur de l'évolution de la ville, il s'agit de repenser la ville en partant du constat que la mobilité est un élément qui s'imposera et qu'il faut donc prendre en considération le plus tôt possible.

L'action de Transdev avec « *Chrono Augmentée* » peut être considérée comme une « *co-production collaborative* » ou du « *marketing participatif* » (CADENAT et alii, 2013). Quels sont les enjeux pour Transdev d'ouvrir à la participation et donc en quelques sortes à la décision les clients de la mobilité et quelle motivation pousse ces derniers à participer ?

L'INTEGRATION DU CLIENT AU PROCESSUS DECISIONNEL

Quelle différence alors avec les réunions de concertation publique, si ce n'est par la forme ? En effet, il est d'usage et parfois obligatoire qu'avant la mise en place d'un projet, soient tenues des réunions publiques d'informations et de concertation. Ces réunions ont pour objectifs d'expliquer le projet, les différentes options possibles et de prendre en considération (ou non) l'avis des personnes souhaitant s'exprimer.

Ici, il n'y a pas de projet, l'ensemble des options proviennent d'une co-production entre les acteurs professionnels du transport et la population. C'est donc un changement total de paradigme qui est proposé, on ne demande pas un avis sur un projet, mais un effort de production de la part du client. L'entreprise accepte donc dans ce cas de déléguer une partie de son pouvoir de décision sur les « *variables du mix marketing* ». Le client devient « *collaborateur [et il] participe et est associé aux décisions de l'entreprise, de manière totalement délibérée et consciente* » (CADENAT et alii, 2013, p13).

De plus, s'il était encore besoin d'illustrer la différence entre les deux démarches, la concertation publique est ouverte à tous mais nécessite pour y assister un effort de déplacement que seuls les plus concernés (associations, ou utilisateurs) feront, les non-utilisateurs ne sentant pas leur quotidien menacé ne feront surement pas le déplacement. Or avec « *Chrono Augmentée* », les enquêteurs viennent dans le quartier et interrogent sans discrimination tous ceux qui acceptent de prendre le temps de répondre, il est donc relativement acceptable d'affirmer que le public rencontré sera plus large et par conséquent que les réponses seront plus diversifiées et pourront prendre en compte les facteurs de la non-utilisation des transports.

LES FACTEURS DE LA PARTICIPATION

Pour comprendre cette participation, il faut en déterminer les potentielles motivations.³⁵ Tout d'abord pour l'entreprise, celle-ci pouvant espérer des bénéfices notamment par de l'innovation à moindre coût, libérée par l'outil chacun est libre de s'exprimer et peut-être se cache là une vraie pépite d'innovation.

L'entreprise peut également espérer cibler mieux encore les attentes de ces clients, il s'agit finalement d'une vaste enquête sur la mobilité, les enseignements pouvant servir sur le lieu du projet ou ailleurs. Enfin, elle renforce le sentiment d'attachement à l'entreprise, ici à la SEMITAG. Tout d'abord car l'enquête donne le sentiment aux clients que leur avis est important et que l'entreprise a cœur à le prendre en compte et ce sentiment est d'autant plus renforcé que celle-ci se propose même d'être à l'écoute de leur propre proposition. Lors des ateliers de conceptions et de présentation de la démarche, un cadre de la SEMITAG confiera que « *c'est la première fois que l'on parle de manière positive du transport et qu'on ne vient pas pour râler ou évoquer des problèmes* ».

Et c'est ici que les motivations se rejoignent, car pour le client l'intérêt principal de cette enquête c'est de pouvoir exprimer ses attentes réelles dans le cadre des transports collectifs et plus globalement de sa mobilité. De plus, il peut être flatté d'être considéré comme un véritable « *apporteur de solution* » (CADENAT et alii, 2013, p16). L'aspect ludique de la tablette n'est pas à négliger non plus, car certes si le client est flatté de pouvoir donner son avis, celui-ci ne le fera qu'à la condition d'un support suffisamment attractif et ludique. C'est d'ailleurs cette phase ludique d'évolution de l'environnement en réalité augmentée qui permet ensuite de pousser le client à rédiger son commentaire. La rédaction, comprenant la part la plus personnelle de son apport et permettant sa libre expression, est pourtant l'étape la plus difficile, d'où la présence des enquêteurs pour pousser la motivation jusqu'au bout de l'expérience.

³⁵ Pour comprendre les motivations de l'entreprise et du client, le paragraphe suivant s'appuiera sur l'étude précédemment mentionnée : CADENAT S., BONNEMAIZON A., BENOIT-MOREAU F., RENAUDIN V., (2013), « *Regards sur la co-production du client : comment les entreprises nous font-elles participer ?* », Décision Marketing, 70, pp. 9-24.

C'est donc à l'enjeu de la réinvention des espaces de vie accès sur la mobilité qu'ambitionne de répondre Transdev par ce projet. Pour cela, il fait le pari d'une démarche profondément nouvelle et invite donc le client des mobilités à venir « co-crée » un projet pour l'avenir. Avec cette approche l'entreprise assure au réseau une meilleure image locale auprès de ses usagers, mais peut aussi prétendre à être considérée comme porteuse de démarches innovantes dans les autres réseaux. Cependant, Transdev dépasse par là le domaine de compétence que lui assigne la DSP, le projet débordant sur d'autres thématiques. Néanmoins, si la crédibilité du projet peut être menacée par des promesses non réalisables car en dehors des compétences même du SMTC, Transdev s'offre l'opportunité de devenir un acteur pivot des mobilités en transmettant le diagnostic de ce projet aux acteurs concernés. Il faudra donc une veille très sensible au cours de l'année à venir pour que les différents projets mis en place dans l'agglomération et surtout autour du quartier Bouchayer-Viallet, ne se fassent pas sans l'attention de Transdev qui devra s'assurer que les conclusions de son projet soient au maximum approchées.

LES OPPORTUNITES ET LES MENACES

LA CREATION D'UN LABEL : CONVAINCRE D'AUTRES RESEAUX, EXPORTER LA DEMARCHE

Aujourd'hui, le laboratoire grenoblois des mobilités atteint sa vitesse de croisière, la structure de gouvernance avec la SEMITAG se stabilise et les projets suivent leur cours. Le laboratoire est une structure innovante qui présente une démarche intéressante. La réussite de l'implantation du laboratoire à Grenoble devrait inciter Transdev à reproduire cette expérience. Pour vendre cette démarche Transdev a désormais assez d'exemples à Grenoble pour en démontrer l'intérêt, cependant celui-ci n'est pas encore un produit, une marque ou un label commercialisable.

L'opportunité du développement du laboratoire et sa reproductibilité sont donc conditionnées à la capacité de Transdev à faire de cette expérience un véritable produit de séduction des AOT. Il faut notamment que Transdev s'arme pour vendre une démarche et une philosophie, et notamment en sécurisant l'aspect financier. Le risque étant de vendre des laboratoires non suffisamment financés et qui pourraient alors détruire la marque.

Transdev tient là une méthode permettant de répondre aux besoins des collectivités, en permettant l'innovation et l'expérimentation et en limitant les risques financiers pour les différents partis. Son plan de communication, si l'entreprise décide de lancer une marque ou un label « labo » devra être

intelligemment présenté pour que les collectivités soient convaincues de son intérêt et ne le considèrent pas comme un simple démarchage marketing.

Transdev réalise déjà des supports ludiques et très communicants comme par exemple une courte vidéo présentant la démarche « *Chrono Augmentée* », cette présentation facilement diffusable est autant à la direction des réseaux qu'à celle du groupe. La communication interne étant essentielle aussi pour une éventuelle reproduction des projets dans la philosophie initiale.

L'UTILISATION DES MEDIAS, UNE ARME DE SEDUCTION

Les projets mis en place dans le cadre du laboratoire font l'objet d'une communication en pleine définition. Sur le terrain c'est la SEMITAG qui principalement profite de l'effet d'image. Pour Transdev l'opportunité est grande d'utiliser les médias comme vecteur de la promotion de ses actions au-delà du territoire grenoblois. En effet, les réseaux pourraient alors d'eux-mêmes se montrer intéressés par la démarche ce qui atténuerait la méfiance dû à un démarchage.

Les projets font donc l'objet d'une communication à la presse, Transdev faisant appel à l'agence de presse de la SEMITAG pour écrire et relayer les communiqués. Les médias se saisissant alors ou non des sujets. Comme nous l'avons vu, Grenoble est une ville qui rayonne notamment dans les innovations, les médias locaux sont donc particulièrement friands de tout ce qui peut s'en rapprocher.

Des premiers articles sont déjà parus notamment au sujet de « *Chrono augmentée* »³⁶, principalement à portée régionale, le projet a atteint une plus large diffusion dont un reportage pour RTS, une télévision Suisse.

Des demandes de reportages sont reçues également pour « *Monétrans* » dont l'inauguration est prévue en octobre, une première française, il est compréhensible que cela intéresse. Il est important dans des projets comme celui-ci que Transdev assure une bonne communication car ils sont la vitrine de son laboratoire et donc l'opportunité de son exportation.

³⁶ Nom du projet évoqué dans les reportages.

SECURISER LES RAPPORTS AVEC LES START-UP, UN ENJEU POUR PRESERVER CETTE RESSOURCE

Les start-ups désignent des petites entreprises très dynamiques et porteuses d'innovations. Leur structure légère et décomplexée d'une administration lourde leur donne une flexibilité et des dynamiques propres mais c'est aussi leur talon d'Achille. En effet, les start-ups qui réussissent sont rares, parmi les plus connues on pourra citer UBER® (valorisé à plus de 50 milliards de dollars !), AirBnB® ou encore Blablacar®, le n°1 européen du covoiturage longs et moyens trajets, mais de nombreuses autres finissent tout simplement par disparaître n'ayant pas réussi à percer et n'étant plus soutenue par des investisseurs. Car oui, la base de la start-up c'est d'être innovante et pour cela elle a besoin de fonds, certes sa nouvelle idée elle la lance bien souvent seule mais pour se développer elle aura besoin de séduire des investisseurs et d'autant plus si elle réussit. Blablacar® vient de réaliser une levée de plus de 100 millions d'euros, quand UBER annonce la participation du constructeur indien Tata® à hauteur de 600 millions d'euros. Et ce n'est pas une chose difficile, les start-ups ont le vent en poupe et toutes les grandes sociétés y voient l'occasion de réaliser un bon investissement, car même pour dix échecs, avoir financé une « *success story* », c'est l'assurance d'un retour sur investissement.

Les grands groupes se lancent donc dans le soutien aux start-ups, espérant un retour sous différentes formes, tout d'abord si la start-up devient rentable alors les bénéfices sont redistribués aux actionnaires mais ce n'est pas là la principale motivation. Les sociétés financent les start-ups essentiellement pour profiter de leur capacité d'innovation ou de leur placement sur le marché, rappelons que le géant Amazone® ne réalise toujours pas de bénéfices, ce qui n'empêche pourtant pas les investisseurs de se présenter.

Néanmoins il n'est pas toujours évident pour les grands groupes de s'associer aux start-ups et d'en sécuriser leurs relations sans dans le même temps détruire en parti leur pouvoir d'innovation.

L'EXEMPLE DE SOLVAY®

Une solution choisie et mise en place par Solvay® est une pépinière d'accueil aux start-ups (BAEKELMANS, 2008). Solvay® est une entreprise familiale qui a su évoluer et se diversifier à des moments stratégiques. Lorsque son activité de production de carbonate de soude s'est retrouvée en difficulté, elle s'est tournée vers le secteur pharmaceutique, la compétence étant essentiellement acquise par le rachat de sociétés possédant elles-mêmes cette compétence. Nous sommes alors dans

les années 80. Dans la suite de son développement Solvay® créait une cellule interne dédiée à la vision au-delà du « *business plan* », c'est-à-dire des horizons de 5 à 10 ans : « *Future Business* ».

Alors que jusque-là Solvay était elle-même productrice d'articles en recherche fondamentale, elle décide de s'associer aux universités à qui elle laisse la charge de cette recherche. Dans la même logique, elle cherche à organiser des partenariats avec des start-ups ou des petites sociétés dans le but d'établir une veille sur des nouvelles technologies ou marchés. L'intérêt de l'investissement dans les start-ups est multiple, tout d'abord leur petite structure se développe autour d'une idée innovante, mais si l'innovation peut apparaître dans une grande société celle-ci risque bien d'être abandonné faute de marché concret. La start-up comme le décrit Baekelmans « *possède une capacité [...], celle de développer des applications et des marchés dont aucune grosse société ne pourrait se charger, et d'intéresser leurs clients à des développements qu'ils ne veulent ou ne peuvent pas assurer eux-mêmes. [...] Elles maintiennent en vie des idées qui dans une grande entreprise, auraient probablement été abandonnées.* »³⁷ De plus, les start-ups, sociétés d'innovation, sont bien souvent en relation avec des universités, celles-ci sont donc des passerelles pour permettre des contacts entre des universitaires et la société.

L'intérêt des start-ups est donc la recherche et l'innovation, l'attaque de micromarchés qui potentiellement peuvent devenir de vrais marchés pour Solvay®, la mise en commun des réseaux et tout ça avec un risque financier maîtrisé.

Néanmoins les start-ups restent – et c'est leur intérêt – des structures indépendantes. Il se pose alors la question de la pérennisation des liens que tisse l'entreprise avec les start-ups. Solvay® a profité d'un de ces sites historiques dans la région de Bruxelles pour attirer ces sociétés avec pour condition qu'elles travaillent sur des projets à la frontière des activités de ses activités. Les start-ups se voient donc offrir des conditions d'accueil préférentielles avec notamment l'accès à des laboratoires performants qu'elles n'auraient pas l'opportunité de s'offrir et bien que leurs inventions soient strictement du ressort de leur propriété intellectuelle, la présence de la start-up aux côtés d'autres collaborateurs a un effet d'entraînement dans l'innovation et la collaboration, d'autant plus que Solvay® constitue un client majeur. Solvay® a également bénéficié d'effets d'images que ce soit auprès des universités que des politiques.

³⁷ BAEKELMANS P., DEMIDDELEER L., (2008), « *Ressources technologiques – Comment Solvay mise sur les Start-ups* », Le journal de l'école de management de Paris, 2008/3 n°71, p. 19.

Le cas de la relation de Transdev à UFO est différent en certains points, néanmoins ce qu'il faut retenir de l'exemple précédent c'est la capacité qu'a eu Solvay à profiter de la start-up sans pour autant réduire les capacités de décisions et d'orientations de celle-ci. L'accord moral tacite se tient dans la facilitation par Solvay de l'installation de l'entreprise et la proximité de leur collaboration. Or si UFO possède déjà ses propres bureaux, la relation qui lie la start-up à Transdev se tient dans l'ouverture pour les deux entités d'un nouveau marché. D'un côté UFO peut désormais vendre sa solution comme un outil dans le développement des transports et l'intégration de la participation citoyenne, de l'autre Transdev en fait une arme dans son éventail des réponses aux enjeux de demain. L'un ne pouvant pas attaquer le marché sans l'autre. En effet, UFO ne possède pas de compétences transports assez développées pour se charger seule de ces marchés, et Transdev n'a pas d'intérêt à développer une cellule interne spécialisée dans ce traitement.

CONCLUSION PARTIELLE

La gestion des mobilités doit aujourd'hui dépasser la simple gestion de modes juxtaposés, Transdev a compris l'intérêt pour l'entreprise de démontrer que ces compétences ne se limitent pas dans la simple exploitation et assistance aux réseaux. L'entreprise montre sa maîtrise des différents modes de transport et affirme sa multimodalité, comprenant que la pierre angulaire de cette multimodalité réside dans l'interopérabilité des modes et dans l'intermodalité. En outre, Transdev propose à Grenoble une offre totalement novatrice basée sur l'expérimentation de solutions sur des thèmes variés. Ces expérimentations minimisant les risques financiers et permettant donc de larges plans d'actions. Les actions peuvent alors prendre des chemins innovants, se risquant à l'échec mais surtout à proposer des approches radicalement nouvelles de la mobilité ou de sa gouvernance.

Cette démarche permet également à l'opérateur de s'approcher au plus près des attentes de sa collectivité en proposant des plans qui correspondent aux grands enjeux identifiés du réseau.

L'approche innovante portée sur un territoire doté d'une grande visibilité comme peut l'être Grenoble est aussi pour l'opérateur le moyen de sécuriser sa démarche et ses investissements. Avec un tel réseau pour vitrine il s'assure de la diffusion de ses propositions. Il doit donc encadrer cette démarche dans un label afin de pouvoir communiquer de manière plus efficace et surtout de manière à sauvegarder l'esprit initial du laboratoire enfin de le pérenniser.

CONCLUSION

Les mobilités sont en perpétuelles évolutions, si le XX^{ème} siècle a vu le couronnement de la voiture, le début du XXI^{ème} voit en France son retrait progressif au moins des villes. Ce changement dans le paradigme des déplacements connaît plusieurs causes. Elle commence par les premiers chocs pétroliers qui font prendre conscience de l'épuisement des ressources et du prix de l'énergie, la prise de conscience environnementale des années 90 qui bouleverse l'appréhension du monde par la mise en évidence de l'incidence humaine sur la nature mais la voiture est aussi la conséquence de nuisances bien plus concrètes au quotidien comme la pollution locale qui menace la santé des habitants des villes (tout le monde se souvient du « big smoke » de Londres), la congestion qui est financièrement la plus grande source de pertes financières directes liées à l'automobile (Perkins, Stephen, 2012) mais aussi le bruit, les effets de coupures et la liste pourrait encore s'allonger.

Pourtant si la voiture semble bien en repli dans les villes ce n'est qu'au prix d'actions volontaires des collectivités depuis près de trente ans et qui ne commencent qu'à porter efficacement leurs fruits. Car si les efforts sont anciens, il faut du temps et de la contrainte pour changer les mentalités et les comportements. La voiture ayant encore aujourd'hui un potentiel attractif fort notamment dès que l'on est amené à quitter l'aire d'influence de la ville. Pour lutter plus efficacement contre la voiture et sur des périmètres plus pertinents, les communes ont alors dû accepter de se regrouper en établissements intercommunaux et d'abandonner une partie de leurs prérogatives notamment en matière de déplacements, de mobilité et d'urbanisme. Ce mouvement de coopération intercommunal est initié justement par le besoin de réinventer les transports dans les années 60.

Alors que les principales agglomérations françaises ont initié l'installation de modes lourds comme les métros ou les tramways, ceux-ci n'ont pas été suffisants en eux-mêmes pour réduire encore assez la place de la voiture. Aujourd'hui, les villes continuent de contraindre la place accordée à la voiture, mais pour que ces actions soient efficaces, il faut les accompagner de politiques en matière de mobilité. La réinvention des politiques de mobilité est un enjeu pour des villes qui n'ont pas toujours de vision innovante ou n'ont pas les moyens de les appliquer, ou simplement qui ne savent pas comment les mettre efficacement en place. Si leur technostucture leur permet aujourd'hui d'identifier les enjeux de la mobilité, elles n'oublient pas que leurs partenaires privés dans la gestion de la mobilité sont aussi des ressources mobilisables.

Transdev se positionne donc auprès des villes comme apporteur de solutions notamment dans la mise en place concrète de projets alliant multimodalité et intermodalité, mais aussi en proposant des

nouvelles façons de penser la mobilité notamment par la promotion de la marche à pied comme solution efficace de connexion et d'expansion de la mobilité.

Si aujourd'hui au travers de son laboratoire, Transdev teste divers projets mettant en avant que des solutions sont possibles et ce dans toutes les thématiques, celui-ci n'en oublie pas pour autant les aspects budgétaires spécifiques des collectivités. Le fonctionnement en petits projets expérimentaux est justement une réponse à l'utilisation rationnelle des budgets.

Au travers de cette démarche, Transdev prouve qu'il est devenu un véritable opérateur multimodal et altermodal, ayant des compétences adaptées aux besoins des collectivités. Les aspects innovants et multiples des actions alliés à la visibilité du territoire grenoblois lui assurent une promotion et une notoriété dans d'autres collectivités.

Ainsi si aujourd'hui les collectivités doivent répondre aux nouveaux enjeux des mobilités et ne semblent pas toujours y être préparées, les opérateurs traditionnels du transport se positionnent déjà comme les apporteurs de solutions et tentent aux travers de réseaux phares de démontrer leurs compétences.

BIBLIOGRAPHIE

BAEKELMANS P., DEMIDDELEER L., (2008), « *Ressources technologiques – Comment Solvay mise sur les Start-ups* », Le journal de l'école de management de Paris, 2008/3 n°71, pp. 16-22.

BECHARD F. (1836), *Essai sur la centralisation administrative*, Volume 1, M. Olive, pp. 388-402.

Collectivités-locales.gouv.fr, Historique de la décentralisation, *La décentralisation*, [en ligne], <http://www.collectivites-locales.gouv.fr/decentralisation>, consulté le 24/08/2015, version du 20/01/2015.

CADENAT S., BONNEMAIZON A., BENOIT-MOREAU F., RENAUDIN V., (2013), « *Regards sur la co-production du client : comment les entreprises nous font-elles participer ?* », Décision Marketing, 70, pp. 9-24.

CERTU (2013), « *Actualité des enquêtes déplacement – Bulletin d'informations des déplacements urbains, départementaux et régionaux* », Transflash, hors-série, juin 2013, [en ligne], http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Transflash_supplement_BDEF2_cle2518e1.pdf, consulté le 28/08/2015.

Conseil constitutionnel, « *Constitution du 24 juin 1793* », [en ligne], <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/la-constitution/les-constitutions-de-la-france/constitution-du-24-juin-1793.5084.html>, consulté le 25/08/2015.

FAIVRE-D'ARCIER B., BRUN G., (2012), « *Financement durable des transports publics urbains – De la prospective à l'aide à la décision* », Le point sur n°140 août 2012, Commissariat général du développement durable, direction de la recherche et de l'innovation, 6 p.

IDLIR L., POCHET P., BONNEL P., BOUZOUINA L., ORTAR N., VINCENT S., (2014), « *Evolution de la mobilité des jeunes : réponse à la crise ou tendance de fond ? Analyse des enquêtes ménages déplacements de la région grenobloise de 2002 et 2010. Rapport d'étape pour le forum Vies Mobiles décembre 2014* », Laboratoire d'Économie des Transports – CNRS – ENTPE – Université de Lyon, n°5593, 84 p.

KRATTINGER Y. (2012), « *Rapport d'information fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation (1) sur les collectivités territoriales et les transports* », SÉNAT, session ordinaire de 2011-2012, N°319, [en ligne], <http://www.senat.fr/rap/r11-319/r11-3191.pdf>, consulté le 26/08/2015, pp. 1-38.

LARROQUE D. (1989), *Apogée, déclin et relance du tramway en France*, Culture Technique, n° 19 mars 89, 8 p.

Le Dauphiné libéré, « Mme Kamowski : « ce qui choque c'est la méthode de gens, paraît-il, dans la codécision » », édition du 25 août 2015, Transdev, Revue de presse du mardi 25 août 2015.

LEGISFRANCE, [en ligne], <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730>, consulté le 24/08/2015.

LUXEMBOURG N., PINSON D., THOMANN S., (2008), « *Dépasser le tout-automobile en périurbain : mise ne exergue des enjeux à partir de la situation des adolescents et des personnes âgées. Chapitre 9 de l'ouvrage : Automobilités et altermobilités, quels changements ?* », Paris : L'Harmattan, 5 p.

MEISSONNIER J. (2005), « *Pour faire face à l'automobilité : des transports en communs plus ludiques ?* », CEREMA, [en ligne], http://www.nord-picardie.cerema.fr/IMG/pdf/automobilite_cle76b5dc.pdf, consulté le 25/08/2015, 8 p.

MOUGEL P., TRIoux A., (2010), « *L'intelligence collective et la mobilité – Enquête transdisciplinaire sur les freins et les leviers à la pluri-modalité en Bourgogne* », Rapport d'enquête : « *J'y vais autrement... Une initiative pour la mobilité durable* », Université de Bourgogne, Octobre 2010, pp. 1-15.

OFFNER J-M (2002), « *X. Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires. In: Annuaire des collectivités locales* », tome 22, L'organisation territoriale de la France, demain. pp. 169-183.

PERKENS, STEPHEN, (2012), « *Quelles politiques pour des transports sans rupture ? Aspects institutionnels et réglementaires de la coordination intermodale* », International Transport Forum Discussion Paper, n° 2012-5, 26 p.

ROCCI A. (2007), « *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. La cas de la région parisienne et perspective internationale* », Sociology, université René Descartes – Paris V, 2007, pp. 1-205.

SCIARDET Hervé (2002-3), « *De la colonisation à la décolonisation : les modes de constitution de la Françafrique. Une table ronde entre Nicolas Bancel et Jean-Pierre Dozon* », Mouvements 2002/3 (n° 21-22), pp. 15-27.

Wikipédia³⁸ :

- « *Grenoble-Alpes Métropole* », [en ligne], https://fr.wikipedia.org/wiki/Grenoble-Alpes_M%C3%A9tropole, consulté le 26/08/15, histoire de l'organisation intercommunale autour de la ville centre de Grenoble.
- « *Syndicat intercommunal à vocation multiple* », [en ligne], https://fr.wikipedia.org/wiki/Syndicat_intercommunal_%C3%A0_vocation_multiple, consulté le 27/08/15, comprendre cette organisation intercommunal et ses limites dans le cadre des lois de décentralisation.
- « *Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise* », [en ligne], https://fr.wikipedia.org/wiki/Syndicat_mixte_des_transports_en_commun_de_l%27agglom%C3%A9ration_grenobloise, consulté le 27/08/15, création, périmètre et missions du SMTC.
- « *Communauté de communes* », [en ligne], https://fr.wikipedia.org/wiki/Communaut%C3%A9_de_communes, consulté le 27/08/15, histoire et compétences des communautés de communes.
- « *Établissement publics de coopération intercommunale* », [en ligne], https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89tablissement_public_de_coop%C3%A9ration_intercommunale, consulté le 27/08/15, historique, compétences et développement des EPCI.

³⁸ Souvent raillée et décriée par le monde de la recherche, Wikipédia n'en cesse pourtant pas de faire débat. Encyclopédie vivante, elle est la seule disposant d'un tel contenu, contenu qui s'actualise par tous et en permanence. Je vous invite à consulter les très intéressants « Grands débats » mis-en-place par le site *La Recherche* et notamment celui consacré à Wikipédia : <http://www.lesgrandsdebats.fr/Debats/Wikipedia-est-elle-encore-credible> (consulté le 28/08/15). Sur des thèmes peu sujets à l'interprétation comme ceux évoqués ci-avant, je prends le parti de considérer cette source crédible et légitime pour servir de ressource dans ce rapport.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1. Graphiques comparés de l'évolution de la mobilité tous modes et en voiture, et de l'évolution du taux d'équipement des ménages en voiture. Source CERTU, juin 2013.....	22
Figure 2. Évolution de la part modale de la voiture dans quelques agglomération françaises, source CERTU, juin 2013	23
Figure 3. Evolution de la part des déplacements en marche à pied dans divers agglomérations, source CERTU, juin 2013	23
Figure 4. Évolution de la part des déplacements en TCU dans diverses agglomérations, source CERTU, juin 2013.....	24
Figure 5. Évolution de la part modale du vélo dans quelques agglomérations françaises, source CERTU, juin 2013	24
Figure 6. Les différents EPCI de la région grenobloise avant leur réunion en métropole - "La Métro" - source : http://www.lametro.fr/ - ©LaMetro.fr	38
Figure 7. La marque TAG du réseau est désormais associée au logo du SMTC, en haut à droite, www.smtc-grenoble.org	47
Figure 8. Liseré d'accueil du site officiel de Transdev : http://www.Transdev.com/fr/	48
Figure 9. Vue satellitaire de l'environnement du carrefour de mobilité, ©Google 2015.....	61
Figure 10. Evolution de la surface de l'aire de chalandise d'un arrêt en fonction du rayon d'attractivité de la ligne	63
Figure 11. Situation du quartier Bouchayer-Viallet dans le contexte du réseau TAG, plan du réseau, source : SEMITAG	65
Figure 12. Trois lieux retenus pour l'expérimentation - plan ©SEMITAG - images numériques ©Transdev/UFO	66
Figure 13. Exemple de traitement de la rue Rose Garet par Daniel élève à l'école Ampère	67
Figure 14. Enquête de parents à la sortie de l'école, les enquêteurs sont clairement identifiés TAG, ©Transdev.....	68
Figure 15. Participation d'une élève de l'école Ampère, ©Transdev	68

TABLE DES MATIERES

Fiche bibliographique	3
Publication data form	4
Fiche analytique	5
Remerciements	9
Sommaire	11
Liste des abréviations communes	12
Introduction.....	13
Les évolutions des pratiques de mobilités et les enjeux de leur accompagnement.....	15
Le « tout voiture », un modèle dominant depuis les années 60, ancré dans notre culture	15
L'effet du cycle de vie, des occasions nouvelles de céder à la voiture	16
Éducation et pression de l'entourage	17
Les impacts du choix résidentiel.....	18
Le choix modal ne se résume pas qu'à un choix rationnel.....	19
L'apparition de nouveaux comportements de mobilité.....	22
Les enjeux d'une mobilité plus raisonnée	28
L'innovation une question de survie des mobilités.....	29
L'organisation administrative des transports locaux, aboutissement de la décentralisation et nouveaux enjeux des collectivités.....	31
De « Paris et le désert français » à la France décentralisée	31
Entre volonté d'indépendance et intérêts communs : une coopération intercommunale longue à mettre en place	34
Le versement transport une raison suffisante de coopération.....	34
Le difficile renoncement des communes à leurs compétences	36

Loi LOTI première pierre d’une incitation législative forte	36
Une gestion efficace par les AOTU mais des ressources qui s’essoufflent	40
Les nouveaux enjeux de la mobilité pour les collectivités – quelles orientations pour l’avenir ?	41
Focus sur les acteurs de la mobilité à Grenoble.....	45
Les acteurs de la gouvernance de la mobilité grenobloise	45
La SÉMITAG, exploitant historique du réseau et partenaire de Transdev	47
Un partenaire industriel à l’écoute des besoins des collectivités	48
L’engagement de Transdev et la mise en place d’une approche nouvelle : le laboratoire grenoblois des mobilités	51
Une démarche nouvelle dans les services offerts par un opérateur	52
Financement et gouvernance.....	52
Une méthode « <i>gagnant – gagnant – gagnant</i> »	53
Exposition rapide des projets du laboratoire	54
La démarche développement durable	54
La démarche accessibilité.....	55
L’intermodalité pour une éco-mobilité durable, la prise en compte de la complémentarité des modes de transport et la dédramatisation de la voiture	57
Rendre les transports plus simples par l’innovation, « <i>Monétrans</i> » ou le paiement sans contact	59
Rendre les espaces plus agréables et mieux connecter les transports : le carrefour de mobilité 61	
« <i>Chrono augmentée</i> », la participation citoyenne appliquée à la mobilité, focus sur un projet porteur d’innovations et d’une nouvelle approche dans la concertation	62
Etendre l’attractivité du bus.....	62
La mobilisation citoyenne comme source de solutions innovantes	64
La « <i>co-production</i> » une démarche profitable pour le client et l’entreprise	70

les opportunités et les menaces.....	72
La création d'un label : convaincre d'autres réseaux, exporter la démarche	72
L'utilisation des médias, une arme de séduction	73
Sécuriser les rapports avec les start-up, un enjeu pour préserver cette ressource	74
Conclusion partielle.....	76
Conclusion	77
Bibliographie.....	79
Liste des illustrations	82