



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 8, n°2 | Juillet 2017

Lutte contre le changement climatique et maîtrise de la demande d'énergie

La prise en compte des innovations en matière de mobilité dans la planification urbaine : le cas des Services de transports personnalisés (STP)

Consideration of mobility innovations in the urban planning: the case of Personalized Transport Services (PTS)

Élodie Castex, Séverine Frère et Annette Groux



Éditeur

Réseau « Développement durable et territoires fragiles »

Édition électronique

URL : <http://developpementdurable.revues.org/11780>
DOI : 10.4000/
developpementdurable.11780
ISSN : 1772-9971

Référence électronique

Élodie Castex, Séverine Frère et Annette Groux, « La prise en compte des innovations en matière de mobilité dans la planification urbaine : le cas des Services de transports personnalisés (STP) », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 8, n°2 | Juillet 2017, mis en ligne le 28 juillet 2017, consulté le 01 septembre 2017. URL : <http://developpementdurable.revues.org/11780> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.11780

Ce document a été généré automatiquement le 1 septembre 2017.



Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

La prise en compte des innovations en matière de mobilité dans la planification urbaine : le cas des Services de transports personnalisés (STP)

Consideration of mobility innovations in the urban planning: the case of Personalized Transport Services (PTS)

Élodie Castex, Séverine Frère et Annette Groux

- 1 Le système français de planification conçu par l'État vise à assurer une cohérence spatio-temporelle, de l'action publique locale : « *La planification urbaine est un outil au service d'une plus grande cohérence de l'action publique* » (Gallez et Maksim, 2007). Sur chaque territoire, elle s'élabore par la rédaction de documents généraux (Schéma de cohérence territoriale (SCoT), Plan local d'urbanisme (PLU)), régis par le code de l'urbanisme, ou par le code des transports, ou encore le code de la construction et de l'habitation lorsqu'il s'agit de documents spécialisés (Plan de déplacements urbains (PDU), Programme local de l'habitat (PLH)), (CERTU, ACDF, 2013). Ces documents qui sont soit des plans (Plans climat-énergie territoriaux (PCET), SCoT, PDU, PLU), soit des programmes (PLH), posent de nombreuses questions en termes de gouvernance dans la mesure où leur élaboration relève de maîtrises d'ouvrage diverses (Régions, Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), communes). Leur mise en œuvre dépend d'une multitude d'acteurs tant publics que privés. L'opérationnalité de ces documents est de fait variable, les maîtres d'ouvrage des plans n'ont pas d'engagement programmatique contrairement à ceux des programmes qui doivent décliner la méthode et les moyens (notamment financiers) de mise en œuvre des actions proposées. En outre, les documents d'urbanisme sont complétés, dans le respect des règles de hiérarchie des normes (Douay, 2013), par des documents de planification thématiques comme les PDU¹ et PLH². Cette hiérarchie résulte

d'une volonté de l'État, suite à la décentralisation des années quatre-vingt, de conserver un contrôle sur la conception et la mise en œuvre des documents d'urbanisme décentralisés. Néanmoins, force est de constater que la hiérarchie définie dans les textes et la recherche de compatibilité des documents ne suffisent pas toujours à améliorer la prise en compte d'enjeux intersectoriels dans les territoires.

- 2 En effet, ces différents documents renvoient bien souvent à des approches sectorielles des problèmes. Par exemple, malgré la tentative d'introduire de la transversalité et de l'intersectorialité³ entre transports et urbanisme, notamment en intégrant les PDU en 1982 dans la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)⁴ (Menerault et Mongin, 2000), cette approche est restée longtemps focalisée sur une logique d'offre de transports. La remise en scène des PDU à la fin des années 1990 par la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)⁵ s'est également heurtée à la difficulté d'intégrer les enjeux liés à la qualité de l'air dans ces plans (Frère et al., 2000). De ce fait, la prise en compte de l'environnement dans les documents de planification est arrivée assez tardivement. « *Il faut attendre le vote de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 pour que la problématique environnementale soit spécifiquement associée au milieu urbain [...]* En matière de transport, le texte de loi (loi sur l'air) se focalise sur l'objectif d'un report modal de la voiture vers les transports collectifs, la marche et le vélo » (Gallez et al., 2013). De même, il faut attendre le début des années 2000, avec la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU)⁶, pour que soit introduite la notion de durabilité avec les Projets d'aménagement et de développement durable (PADD)⁷ dans les SCoT et PLU. Ces derniers doivent désormais décliner et promouvoir des politiques publiques intégrées et un projet de territoire durable⁸ à visée prospective : « *Il ne s'agit plus de réglementer le droit de construire détenu par les propriétaires. Dorénavant, les documents d'urbanisme doivent contenir des projets de développement de la ville, sur sa croissance et son fonctionnement, conduisant à la saisir comme un tout quasi organique* » (Foulquier, 2014). Enfin, 10 ans plus tard, la loi « ENE⁹ » renforce le code de l'urbanisme en tant qu'outil du développement et de l'aménagement durables des territoires et de lutte contre l'étalement urbain, notamment par la simplification et le renforcement des outils de planification que sont les SCoT et PLU.

Tableau 1. Chronologie des lois et dispositifs de planification

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Lois	LAURE				Loi SRU									Loi Grenelle I	Loi Grenelle II					Loi Transition énergétique	
Plans	PDU				PADD dans le SCOT										PCET					PACET	

- 3 Les travaux de recherche menés sur les politiques des transports à l'échelle locale se sont souvent intéressés à la multiplication des échelles d'intervention, aux systèmes d'acteurs et au rôle de ces procédures dans l'action publique locale (Gallez et Menerault, 2005) en montrant de quelle manière la planification urbaine agit sur la mise en cohérence des politiques de transports. Nous voudrions dans cet article nous intéresser à la manière dont la planification peut ou non permettre aux politiques de déplacements d'innover, c'est-à-dire de prendre en compte des nouveaux besoins et formes de mobilité.
- 4 Malgré le nombre important de dispositifs, l'articulation de certaines politiques publiques étudiée sous le prisme des documents de planification demeure aujourd'hui difficile, et l'intégration de certaines actions innovantes reste problématique, notamment en raison des contraintes techniques et économiques. Même si la planification n'est qu'une modalité de production des politiques publiques, l'un de ses principaux enjeux est d'orienter l'action sur un périmètre et un temps donnés. C'est pourquoi nous avons

souhaité comprendre comment de nouveaux modes de transports peuvent « faire leur entrée » dans les politiques publiques à travers les documents de planification. Partant du postulat que les STP sont des modes requérant davantage de souplesse et d'innovation dans les modes de régulation de l'action publique, nous nous sommes demandé si leur intégration dans la planification pouvait fournir l'occasion de la faire évoluer. Les résultats présentés ensuite seront aussi l'occasion d'interroger la pertinence de l'*instrument* de politiques publiques (Lascombes et Le Galès, 2005) qu'est la planification pour la prise en compte de systèmes de transports innovants à travers l'exemple de l'autopartage, du covoiturage, du Vélo en libre service (VLS) et du Transport à la demande (TAD).

- 5 Ces modes de déplacement qui sont à l'interface des modes individuels et collectifs connaissent un renouveau depuis l'avènement des technologies numériques (CERTU 2013). Ensemble, ils constituent dans l'étude des comportements de mobilité, du point de vue des usages, une nouvelle « famille » de transport qui tente de compléter le système traditionnel de transport en commun et cherchent à offrir de nouvelles alternatives à la voiture particulière¹⁰ (Frère, Mathon, Castex, 2015). Malgré leur différence, les STP auraient en commun le fait de participer à la définition d'un nouveau modèle de mobilité passant d'un système monomodal caractérisé par des pratiques très routinières à un autre beaucoup plus multimodal, s'appuyant sur une palette diversifiée de modes de transports flexible et ajustable en fonction des besoins individuels. Les objectifs liés à leur développement sont nombreux (environnementaux, sociaux, territoriaux...). Pourtant, ils ont longtemps été laissés de côté dans les politiques de déplacements et leur prise en compte dans les documents d'urbanisme et de planification des déplacements demeure récente. De ce fait, la plupart des initiatives ont d'abord été portées par le privé ou le monde associatif et se sont développées en marge du système de transport public. Même si les STP sont désormais mieux connus du grand public grâce à une meilleure médiatisation et au succès de quelques services (Vélo'v, Autolib, Blablacar...), leur pérennisation reste un enjeu.
- 6 À cette fin, nous nous sommes intéressés à la façon dont les Autorités organisatrices de transport urbain (AOTU)¹¹ se sont approprié ces modes de déplacement, regroupés ici sous le vocable de Services de transports personnalisés (STP). Nous avons cherché à comprendre comment ils ont été intégrés dans l'offre de transport des territoires durant la dernière décennie, et selon quelles entrées. Dans ce but nous nous sommes attachés à l'étude des documents de planification¹² de huit agglomérations françaises. Cette recherche conduite dans le cadre d'un projet de recherche PREDIT¹³ a été complétée par des entretiens semi-directifs.
- 7 Après avoir présenté succinctement les modes étudiés et la méthodologie utilisée, cet article s'attachera à exploiter les matériaux recueillis et à en tirer des enseignements. Ainsi, la partie 2 reviendra sur les enjeux qui motivent leur inscription sur les territoires étudiés afin d'appréhender les logiques sous-jacentes. Face à la faible inscription des STP dans les documents, la partie 3 montrera que la prise en compte de ces modes de déplacement amène à repenser la planification et peut lui donner l'occasion d'évoluer pour prendre en compte l'innovation, à condition de lever quelques obstacles.

1. Étudier la place des STP dans les documents de planification

1.1. Une famille de mode de déplacement aux contours mouvants

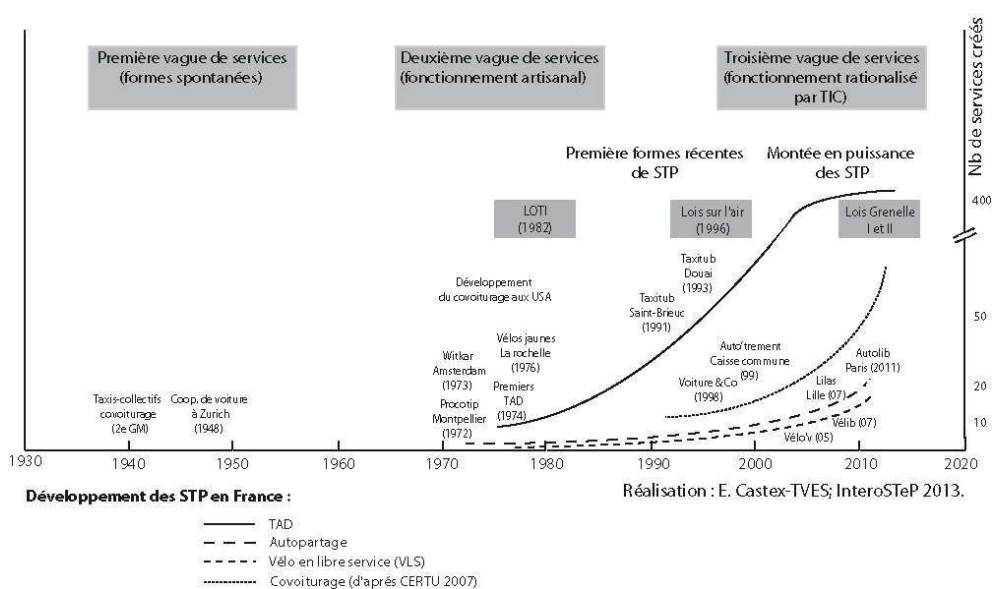
- 8 Les modes étudiés ici présentent la particularité de se situer à l'interface des modes individuels et des modes collectifs. Ils reposent sur l'usage d'un mode de transport individuel (vélo, voiture) ou collectif (taxis, minibus...) qui va être détourné par « hybridation modale » (Amar, 2010) pour proposer une nouvelle offre. Ainsi le covoiturage propose une collectivisation de trajets individuels réalisés en voiture particulière (CERTU, 2007), l'autopartage repose sur l'usage collectif d'une flotte de voitures individuelles (CERTU, 2008), le VLS, sur l'usage commun d'une flotte de vélos, enfin le TAD relève d'une adaptation du système de transport public à l'individualisation des mobilités urbaines (Ascher, 2002). Ils se déclinent eux-mêmes en sous-catégories présentant autant de particularités de fonctionnement, de gestion ou encore d'organisation.
- 9 Ensemble, ils forment une nouvelle famille de modes de transport aux contours mouvants, qui s'intercale entre les deux grandes familles de transports que sont les modes individuels (privés) et des modes collectifs (qui relèvent plutôt du public). Cette famille, en cours de structuration, a fait l'objet de différentes appellations qui coexistent sans qu'aucune ne s'impose réellement. Si celle des Nouveaux services à la mobilité (NSM) est la plus répandue, car diffusée par les nombreuses publications du CERTU, elle est concurrencée par celle des modes alternatifs¹⁴, modes partagés¹⁵, troisième mode¹⁶ ou encore Transport public individuel (TPI)¹⁷. La première n'a pas retenu notre attention car les modes étudiés ne sont plus aujourd'hui considérés comme nouveaux d'une part, et car elle recouvre une définition potentiellement plus large qui ne repose pas sur l'usage d'un mode de transport¹⁸ d'autre part. Les autres, trop vagues (modes alternatifs), pas encore posées dans la littérature scientifique (troisième mode) ou restreintes aux véhicules en libre service (TPI) au moment de la recherche, nous ont incités à proposer un autre vocable : STP. Ce dernier met l'accent sur la personnalisation du service comme une réponse au besoin d'individualisation du traitement de la demande (Castex *et al.*, 2014).

1.2. Des modes qui connaissent un essor certain

- 10 La plupart des modes étudiés existent depuis la première moitié du xx^e siècle (fig. 1). En effet, les premières formes de STP ont émergé de façon spontanée pour répondre à un contexte de pénurie des ressources dans le cas du covoiturage (Ferguson, 1997) et des taxis collectifs (Ribeill, 1986 ; Passalacqua, 2010), ou à un besoin de mise en commun de moyens dans le cas de l'autopartage par la création d'une coopérative de voitures à Zurich en 1948 (CERTU, 2008). Les années 1970 voient par la suite naître une nouvelle génération de services mieux organisés, mais au fonctionnement artisanal (planification manuelle des tournées, gestion des véhicules basée sur la confiance...) : ce sera le cas des vélos jaunes de La Rochelle en 1976, des premiers TAD nés dans le cadre des premiers schémas départementaux de transport en 1974 (CETUR, 1993), ou encore des premières sociétés d'autopartage comme Procotip à Montpellier en 1972 et Witkar à Amsterdam en 1973 (CERTU, 1999) ; dans le même temps, le covoiturage connaît une deuxième phase de

croissance aux États-Unis (Ferguson, 1997) et se structure en tant que système organisé grâce au développement des High Occupancy Vehicle (HOV) Lanes¹⁹ (CERTU, 1999). Si ces premières tentatives n'ont pas été vraiment concluantes faute de technologies adéquates pour assurer le suivi des flottes de véhicules, celles développées à la fin du xx^e siècle vont bénéficier de systèmes de gestion plus élaborés grâce aux progrès technologiques et informatiques, mais également d'un meilleur portage de la part des pouvoirs publics (figure 1).

- 11 En effet, plusieurs lois vont accompagner et permettre leur développement. Par exemple, la OTI de 1982 introduit le TAD dans le droit français comme « *un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers, et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés par des véhicules dont la capacité minimale (4 places actuellement) est fixée par décret* ». Le TAD sera souvent utilisé comme un instrument pour appliquer le « *droit au transport*²⁰ » dans les territoires les plus difficiles à desservir en transport en commun, ainsi que pour la desserte des publics fragiles (personnes âgées, à mobilité réduite...). Ce mode de transport sera en forte croissance à partir de la fin des années 1990 jusqu'au milieu des années 2000 (Castex, 2007).
- 12 Le covoiturage, quant à lui, va connaître un essor important, notamment grâce aux progrès de l'informatique (CERTU, 2007). Il est mentionné pour la première fois par la loi sur l'air de 1996 qui encourage son utilisation, mais seulement dans le cadre assez restrictif des Plans de déplacements d'entreprise (PDE). Il faut attendre les lois Grenelles I et II²¹ qui encouragent sa pratique, de même que celle de l'autopartage, pour que le covoiturage ne soit plus associé seulement aux déplacements domicile-travail et s'adresse à un public plus large.
- 13 Mentionné également dans les lois Grenelle, le VLS ne fait pas pour le moment l'objet d'une réglementation spécifique, en revanche, il s'est récemment imposé dans la plupart des grandes et moyennes villes françaises comme un maillon essentiel de l'offre multimodale infra-urbaine. L'impulsion qui permettra au VLS de se développer en France est issue du privé. Elle naît de la concurrence entre des publicitaires qui s'opposent pour gagner (ou conserver) les marchés liés aux affichages publicitaires (Huré, 2012 a et b). Par la suite, les VLS seront intégrés dans les délégations de services publics comme ce sera le cas à Rennes à partir de 2009 ou à Lille en 2011.

Figure 1. Développement des services du xx^e et au début du XXI^e siècle

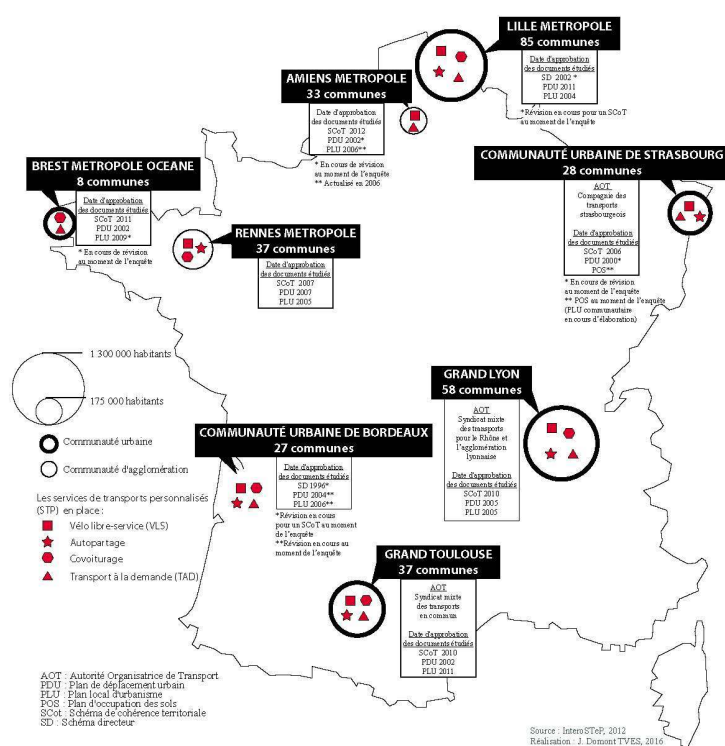
- 14 Pour aller plus loin, nous avons souhaité regarder comment ces politiques ont été traduites dans les documents de planification et les politiques locales de déplacement.

1.3. L'analyse des documents de planification

- 15 La méthodologie de recherche se base tout d'abord sur l'analyse en 2012 de documents de planification (SCoT, PDU, PLU, PCT), afin de relever les occurrences directes (c'est-à-dire incorporant directement les termes « covoiturage », « autopartage », « VLS », « TAD »), et indirectes (c'est-à-dire faisant référence à ces services, sans pour autant les nommer précisément). Cette analyse s'est tout d'abord portée sur LMCU²², et a été complétée par celle de quatre communautés urbaines proposant une offre de transport relativement similaire dans le but d'introduire une dimension comparative (Lyon, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux). Afin d'approfondir la réflexion, le panel a été élargi à des intercommunalités de plus petite taille (Rennes, Brest et Amiens) proposant des STP dans leur offre de transport.
- 16 La carte 1 présente l'ensemble des sites étudiés ainsi que leurs principales caractéristiques. On peut observer que l'offre en STP varie en fonction de la taille de l'agglomération (les plus grandes intercommunalités étudiées proposent jusqu'à quatre modes de déplacement entrant dans l'étude alors que les plus petites n'en proposent que deux). De plus, il apparaît également que les villes ne sont pas toutes au même stade d'avancement dans l'approbation de leurs documents au moment de l'enquête. Ceci permet d'ajouter une perspective temporelle à notre analyse.
- 17 Afin de compléter ce travail, des entretiens semi-directifs²³ ont été effectués par la suite dans le but de saisir les éléments de contexte propres à chaque territoire et les logiques sous-jacentes. Ils ont été réalisés en face à face ou par téléphone, auprès de différents techniciens (directeurs des transports et déplacements, chargés de mission ou conseillers mobilité).

- 18 L'exploitation des matériaux récoltés révèle que les références aux STP sont émergentes et évolutives en fonction de la date d'approbation des documents de planification. D'une manière générale, on observe que les documents de planification (et plus spécifiquement les PDU) les plus anciens ne font en toute logique que très peu, voire aucunement mention aux STP. *A contrario*, plus les documents sont récents plus le nombre d'occurrences est important, comme nous le verrons par la suite.

Carte 1. Localisation et principales caractéristiques des sites étudiés



2. Les STP dans les documents de planification : une réponse « multi-enjeux »

2.1. Les STP comme alternative à la voiture et aux pollutions générées

- 19 Que ce soit dans le discours des personnes interrogées ou dans les références relevées au sein des documents d'urbanisme, le développement des STP est souvent évoqué sous l'angle des alternatives à la voiture.
- 20 À la question « quels sont les enjeux liés aux STP ? », un chargé de mission au service de la réglementation urbaine du Grand Toulouse nous a répondu qu'« aujourd'hui quand on travaille sur les nouvelles mobilités, on travaille surtout sur la question du report modal ». Dans bien des cas, le rôle des STP tient au fait qu'ils sont des alternatives à la voiture individuelle et leur déploiement participe à la réduction de leurs nuisances, comme c'est le cas dans le PADD du SCoT du Grand Amiénois. On retrouve cette idée également dans le projet de révision du PDU du Grand Toulouse, où une partie intitulée « Maîtriser l'usage de la voiture » propose de « développer le covoiturage, l'autopartage et encourager d'autres

manières d'utiliser la voiture particulière afin de réduire le nombre de déplacements réalisés en voiture ». De même que dans le schéma directeur de LMCU, des mentions directes aux modes partagés sont faites dans le chapitre 3 « protéger et valoriser l'environnement » sur la lutte contre les pollutions de l'air : « Les mesures ayant les effets les plus directs : [...] – la mise en place du concept de véhicules partagés ou du covoiturage » (ADULM, 2002 : 134)²⁴.

- 21 Une référence à l'aspect environnemental de ces services de transport est parfois clairement mentionnée : « Pour lutter contre les gaz à effet de serre, la collectivité incite les citoyens à utiliser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage...) » (PDU de Strasbourg). Un chargé de mission déplacements du Grand Lyon évoque, quant à lui, directement un « enjeu de développement durable et de report modal par rapport à la voiture », ceci étant lié à une volonté de « réduction des pollutions atmosphériques » causée par une utilisation excessive de la voiture individuelle.
- 22 Ces observations nous amènent dans un second temps à analyser les plans climat des EPCI dans lesquels nous avons trouvé de nombreuses mentions faisant référence aux STP. Par exemple, dans le plan climat de la CUB, deux fiches actions thématiques portant sur les déplacements évoquent l'usage du covoiturage et de l'autopartage comme de bons moyens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (fiches n° 8 et n° 9). Le plan climat du Grand Lyon reprend lui aussi cette idée de démocratiser ces modes de transport, notamment à travers les PDE : « Proposer aux salariés une réduction de l'abonnement TCL (Transports en commun de Lyon), limiter les places de stationnement, créer une centrale de covoiturage... » Il est assez représentatif de retrouver des références aux STP dans ce type de document. Les plans climat étant des plans d'action élaborés en partenariat avec une diversité d'acteurs du champ des transports, les associations de cyclistes, de covoiturage... peuvent y participer pour proposer différents moyens permettant de lutter contre le réchauffement climatique à l'échelle locale. Ce constat nous ramène aux propos de nos différents interlocuteurs, qui associent majoritairement le développement de ces modes de transport à des problématiques écologiques.
- 23 A contrario, l'entrée déplacement n'est pas évoquée dans les documents consultés, à deux exceptions près (Toulouse et Lille). De même, elle a très peu été envisagée spontanément par nos interlocuteurs lors des entretiens. Dans le projet de révision du PDU du Grand Toulouse, nous pouvons lire : « Les lignes régulières ne sont ainsi que quelques maillons des chaînes de déplacement résultant des possibilités de liaison avec le vélo, l'autopartage, le covoiturage. » Dans le cas de LMCU, les STP sont clairement envisagés (notamment dans le PDU) comme de « véritables » modes de transport conçus en complémentarité avec le réseau existant. On peut dire que LMCU dispose d'une certaine avance en termes de prise en compte des STP dans son PDU, mais ce résultat s'explique par le caractère récent du document.
- 24 Ainsi, si l'entrée par les mobilités et déplacements est peu évoquée par les acteurs interrogés, l'entrée environnementale apparaît prédominante dans les discours : « On s'aperçoit que dans le PDU, les NSM ne sont (souvent) envisagés que sous un angle environnemental, c'est-à-dire qu'on les présente comme un bénéfice pour l'environnement » (M. V., du Grand Toulouse). Selon le chargé de mission, l'explication se trouve dans la communication vers le grand public, principalement tournée sous cet angle. Cet élément peut paraître paradoxal lorsque l'on sait que les gains environnementaux de certains de ces modes demeurent très modestes, comme dans le cas du covoiturage longue distance (Ademe-6T, 2015), ou sont encore à démontrer.

2.2. Une réponse à l'imbrication des enjeux sociaux, environnementaux et territoriaux

- 25 Dans certains cas, les STP sont conçus comme une réponse à des enjeux multiples. Au cours d'un entretien réalisé auprès d'une chargée de mission mobilités d'Amiens métropole, nous avons pu remarquer que les STP étaient envisagés sous trois aspects différents : « *Disons qu'il s'agit à la fois de l'angle environnemental, économique et social.* »
- 26 Un autre enjeu apparaît dans le discours d'un agent de Brest Métropole. Il renvoie les STP à leur rôle social : « *On y va progressivement, en service plutôt de nature sociale à destination des personnes âgées.* » Il faut toutefois nuancer cette réponse dans la mesure où il est question ici du TAD, qui revêt par nature un aspect beaucoup plus social que les autres STP. Malgré tout dans bien des réponses, le social reste indissociable de l'aspect environnemental. Pour Rennes Métropole, un chargé de mission au service déplacements répond clairement que « *l'objectif principal sous-jacent étant la réduction de la place de l'automobile, ce sont donc des enjeux environnementaux par la réduction des GES que cela implique, mais ce sont aussi des enjeux sociaux, car ça peut rendre service à des populations non motorisées* ». On retrouve cette ambivalence sur le territoire de la CUB, où le développement des STP, notamment à travers le PDU, revêt un aspect écologique et social une fois encore : « *Dans le PDU existant, c'est lié à des enjeux plutôt sociaux, à de la communication et à de la formation. Mais ce PDU est quand même largement obsolète. Aujourd'hui les choses ont changé et ce serait peut-être plus lié à des enjeux sociaux et environnementaux évidemment* » (une conseillère en mobilité à la CUB).
- 27 L'enjeu social des STP apparaît également dans les documents, où il est souvent associé à un aspect en termes d'équité spatiale, puisqu'il s'agit souvent d'étendre le réseau de transport vers des espaces moins bien desservis : « *Améliorer l'accessibilité, dans les communes périphériques, notamment grâce à la pratique du vélo et la mise à disposition d'une offre d'autopartage plus conséquente* » (PDU de Strasbourg). « *La mise en place de services à la demande pour des secteurs difficilement desservis par le réseau permettra une accessibilité à toutes les fonctions urbaines à un coût raisonnable* » (PDU de Bordeaux). Dans ces deux cas de figure, le développement des STP vise au désenclavement des parties des territoires les plus éloignées en complément de l'offre de transport existante dans une logique de solidarité et d'équité entre les territoires. Dans certains cas, le document cible directement un type d'usagers, par exemple dans le SCoT du Pays de Brest : « *Sur les parties les plus rurales du pays de Brest, l'opportunité d'une offre à destination des personnes âgées/handicapées, notamment du transport à la demande, devra être étudiée.* »
- 28 À travers les différentes villes étudiées, il apparaît un décalage entre la nature de ces modes, dont la vocation première est d'assurer la mobilité des personnes, et la manière de les justifier et de les transcrire dans les documents de planification.
- 29 Ainsi, lorsque les STP trouvent leur place dans les documents de planification, c'est souvent sous l'angle de nouvelles solutions à des enjeux variés que sont la maîtrise des GES, l'optimisation de l'offre de transports pour une mobilité durable ou encore la réduction des inégalités sociales et territoriales. Néanmoins, la place qui leur est accordée de manière générale reste limitée et ne concerne qu'une minorité de plans parmi ceux étudiés. On peut alors s'intéresser aux raisons de cette faible prise en compte. Est-ce dû à leur aspect expérimental ? Les documents de planification sont-ils adaptés pour prendre en compte ces modes innovants qui ne relèveraient plus uniquement de la seule responsabilité de la puissance publique ? En d'autres termes, cela vient questionner l'outil

de la planification par rapport aux innovations des transports et à leur place dans les politiques publiques de mobilité.

3. Repenser la planification pour mieux intégrer les STP

- 30 À travers les analyses menées, le modèle de planification existant nous a paru fragilisé et confronté à différentes difficultés. Il semble incapable de répondre de manière intersectorielle à des enjeux sociaux, économiques, environnementaux, pourtant bien mis en lien dans la notion de développement durable. Les critiques visent aussi les échelles et temporalités sur lesquelles ils portent, ainsi que leur valeur juridique. Face aux limites de cet instrument de politiques publiques, on peut se demander dans quelle mesure l'expansion des STP et leur prise en compte dans les documents pourraient donner à la planification l'occasion de se renouveler. Cela nécessiterait alors de lever un certain nombre d'obstacles. Cela demanderait aussi de faire évoluer cet instrument et son mode d'élaboration pour qu'il soit en capacité de prendre en compte l'innovation sur laquelle reposent ces nouveaux systèmes de transport.

3.1. Des documents peu prescriptifs qui limitent l'inscription des STP à des orientations générales

- 31 Dans la quasi-totalité des intercommunalités interrogées, la problématique des STP se trouve intégrée uniquement au sein des documents de planification par l'intermédiaire de grandes « orientations ». Il s'agit là d'un premier obstacle à lever, car le PDU, comme le SCoT, n'ont pas vocation à « imposer ». De même, en ce qui concerne le PLU²⁵, l'intégration de la question des STP dépend d'une ligne directrice définie par la collectivité, et non de servitudes. Tout est suggéré, rien n'est imposé. Par exemple, il peut être écrit au sein d'un PDU que la collectivité doit « favoriser [de manière générale] le covoiturage », sans pour autant définir un nombre minimum d'aires de covoiturage à créer, ou encore imposer un nombre d'emplacements réservés pour toutes nouvelles constructions dans le PLU. La prise en compte des STP au sein des documents de planification reste donc suffisamment vague pour ne pas être prescriptive. « *On a plus des occurrences indirectes dans la mesure où on a dans les PADD des orientations qui sont de limiter l'usage de la voiture, limiter les déplacements, renforcer la mixité et les centralités et aménager l'espace public [...]* » (M. V. du Grand Toulouse).
- 32 Le chargé de mission déplacements du Grand Lyon, quant à lui, affirme : « *Le PDU a été révisé en 2005 [...] Ce document, on ne peut pas vraiment dire qu'il prenne en compte ces nouveaux services. Il y avait l'idée peut-être de mettre en jeu des choses comme ça, mais pas en termes d'actions.* » Certains techniciens estiment qu'à l'avenir il sera nécessaire d'inclure des objectifs chiffrés pour répondre aux ambitions politiques fixées par les élus. « *Il est clair que dans le prochain PDU, il faudra qu'on se fixe des objectifs, par exemple multiplier par deux l'utilisation du VLS sur Amiens..., sinon les actions, nous ne les mettrons pas en place* » (Mme B. d'Amiens Métropole). Seule la CUB semble se distinguer à travers son récent Plan climat. Plusieurs objectifs chiffrés à atteindre à l'horizon 2020 y sont inscrits en matière de covoiturage : « *Augmenter progressivement le taux de remplissage des véhicules particuliers circulant sur le territoire [...] pour passer de la moyenne actuelle de 1,43 passager par véhicule au*

taux moyen de 1,66 passager par véhicule en 2014, puis de 2 passagers par véhicule en 2020. » Il est également écrit que les modalités de développement de l'autopartage seront étudiées par la réalisation d'un benchmarking, et la mise en place d'un abonnement combiné réseau de transport urbain avec l'autopartage²⁶. La CUB fait aujourd'hui figure d'exception, et semble être la seule à se donner des objectifs chiffrés parmi les EPCI étudiés.

- 33 Ainsi, dans bien des cas, l'absence d'objectifs chiffrés et les orientations générales tiennent à la nature même des documents de planification. L'absence de valeur prescriptive du PDU pose souvent problème aux techniciens qui souhaitent inciter les collectivités à mettre en œuvre des actions concrètes.

3.2. Une portée juridique et une temporalité qui peuvent paraître inadaptées

- 34 Bien que l'objectif des SCoT, PDU et PLU soit d'offrir des réponses aux enjeux liés à l'aménagement du territoire, les techniciens interrogés pensent que la problématique des STP n'a peut-être pas sa place au sein des documents de planification tels qu'ils sont aujourd'hui.
- 35 Tout d'abord, la portée juridique de ces documents ne permet pas d'imposer des règles favorisant l'usage des STP. Le PDU et le SCoT n'ont pas vocation à prescrire directement²⁷ des normes, mais le PLU, dans sa partie « règlement », pourrait les évoquer, afin de respecter les grands principes fixés par les documents supérieurs. La prise en compte des STP dans les documents de planification se confronte donc aux limites du code de l'urbanisme. Finalement, il semblerait que pour accompagner et normer le développement de ces pratiques de mobilité au sein des documents stratégiques locaux, il faille interroger d'autres pans de la juridiction française. Le responsable du service politiques de déplacements et d'accessibilité du Grand Toulouse, confirme cette idée : « Les PLU c'est de la réglementation urbaine, ça n'est pas forcément le bon outil. [...] Il faut viser clairement les codes de la construction, les codes de la route... » Dès lors, nous comprenons que malgré la volonté de certains EPCI de mieux prendre en compte les STP au sein de leurs documents de planification, ces derniers se heurtent aux limites de leur domaine de compétences. Avant d'être traduite au sein des documents locaux, la problématique des STP doit être traitée à l'échelle nationale. Bien que la question des STP ait été envisagée au sein des lois LOTI, LAURE, SRU, ou encore Grenelle, il semble que les techniciens ressentent une inadéquation entre les objectifs qui ont été déclarés, et les outils mis à leur disposition. Une plus grande intégration des STP au sein des documents de planification nécessiterait une réforme nationale des divers codes liés à l'aménagement du territoire. Elle nécessiterait aussi de revoir la valeur prescriptive des documents.
- 36 De plus, lorsqu'on analyse les discours, il apparaît que la solution trouvée a souvent trait au stationnement associé aux programmes de construction de logement : « On essaie sur le logement d'aller un peu plus loin dans la réduction de la motorisation et le passage de "l'automobile propriété" à "l'automobile utilisée", l'autopartage est clairement ciblé. Mais juridiquement on s'est rendu compte qu'on ne pouvait pas obliger à construire un nombre de places d'autopartage » (M. G., chef du service déplacements de la CUS). Cette limite juridique est mise en avant par Mme L., chargée de mission urbanisme d'Amiens Métropole : « Il faudrait que ça soit pris en compte dans le PLU, pour que les prochains bâtiments, par exemple, intègrent du stationnement réservé au covoiturage. Il est clair que ça faciliterait son usage. »

- 37 La temporalité est un autre élément expliquant que la problématique des STP ne peut relever des documents de planification. Ces modes de déplacement se caractérisent par leur nouveauté et par leur développement incessant, souvent sans anticipation institutionnelle. Comment les documents de planification, dont le rôle est d'établir une vision à long terme, peuvent-ils intégrer des modes de déplacements en phase d'émergence ? Certains représentants des AOT comme ceux de la CUB s'interrogent : « *Ça fait plusieurs années que je touche à ces sujets-là, et ça bouge beaucoup [...] je me demande si finalement la temporalité des documents de planification est bien adaptée, ou est-ce qu'il ne faut pas être justement un peu visionnaire ou suffisamment large pour englober les nouvelles pratiques qui pourront être suscitées ?* »
- 38 Le directeur du service transports et déplacements de Brest confirme : « *Le PDU est élaboré pour 10 ou 20 ans, j'imagine qu'il y aura des évolutions dans le domaine des transports et que ça ne sera pas forcément inscrit dès le départ dans le PDU.* » Il existe donc clairement un décalage entre l'échelle de projet de STP (court terme) et l'échelle du projet de territoire (moyen/long terme). Cette inadéquation peut provoquer une certaine frilosité. Certains techniciens estiment qu'il n'est peut-être pas indispensable d'intégrer ces derniers au sein de leurs documents stratégiques : « *Pour l'instant, le PLU ne constitue pas une contrainte au développement de ces services, et bien que le PDU ait cinq ans, ce qui est vieux par rapport au développement récent de ces services, cela ne les a pas empêchés de se développer. Après, on pourrait en effet intégrer des objectifs, mais pour l'instant ça marche comme ça, alors à quoi bon ?* » (M. R. de Rennes Métropole). L'expérimentation de certains services et leur portage par des acteurs privés s'inscrivent dans des temporalités différentes de celles de la planification. Envisager des expérimentations de solutions innovantes et les évaluer pourrait constituer un axe spécifique au sein de ces plans.
- 39 En définitive, ces nouveaux modes apparaissent plutôt dans les « plans », mais leur inscription opérationnelle manque de visibilité. Par ailleurs, ce manque d'engagement peut aussi s'expliquer par une gouvernance locale peu favorable au développement des STP et des motivations économiques. Les exploitants ont par exemple tendance à ne pas mettre en avant le TAD, considéré comme « coûteux » à mettre en œuvre. Mais quelles sont les autres motivations inhérentes à leur intégration dans ces documents ?

3.3. Les STP, l'occasion de prendre en compte l'innovation sociale dans les politiques publiques

- 40 Les STP, on l'a vu, sont souvent caractérisés par des formes de montages innovants. Si bien que leur prise en compte dans les documents de planification dépend de l'ancienneté du document ou de sa date d'approbation. On voit ainsi que selon les périodes, tous les STP ne sont pas évoqués. Par exemple, les documents du début des années 2000 évoquent plutôt le TAD, alors que les documents plus récents se préoccupent plus des modes partagés et plus particulièrement du covoiturage ou du VLS.
- 41 L'absence de mention directe dans les documents les plus anciens s'explique par le caractère trop expérimental de ces services et le peu de succès qu'ils rencontraient à l'époque. C'est le cas à Bordeaux : « *[...] on a un PDU ancien qui date de 2000 [...] dans lequel il y avait des choses sur le vélo, les PDE, mais rien sur le covoiturage, l'autopartage* » (une conseillère mobilité à la CUB). C'est aussi le cas de Rennes-Métropole où M. R. avoue les lacunes du document actuel : « *Notre PDU datant de 2007, ces enjeux n'étaient pas pris en compte.* » De même, le PDU de la métropole lilloise adopté en 2011 expose de nombreuses orientations

en termes de STP, notamment sur l'autopartage et le covoiturage, contrairement au premier plan de déplacements qui datait de 2000. Pour les autres EPCI, la donne est la même. En fonction de la date d'approbation des documents (Fig. 1), on retrouve très peu d'occurrences pour les STP. Toutefois, ces insuffisances tendent aujourd'hui à se résorber.

- 42 Les techniciens et élus des AOT se sont aperçus que la pratique de ces nouveaux services est de nature à s'intensifier dans l'avenir, puisque cela répond à un changement des mentalités inhérent au contexte de forte augmentation du prix des carburants, et à la prise de conscience de la menace que représentent les gaz à effet de serre. Cela répond aussi à des formes d'appropriation par les citoyens de nouvelles solutions de mobilité qu'ils considèrent comme plus adaptées à des besoins de plus en plus variés. Cet *empowerment* de la mobilité est facilité par l'évolution technologique dont profitent ces nouveaux modes. Bien qu'aujourd'hui les STP ne soient pas très largement évoqués dans ces documents, une véritable volonté politique semble s'affirmer. Ainsi à Lyon, un technicien indique : « *On a un PDU ancien, on attend sa révision pour pouvoir prendre en compte ces nouveaux services déjà mis en œuvre.* »
- 43 Par ailleurs la loi « Grenelle 1 » impose aux collectivités d'encourager les modes partagés comme nous l'avons vu précédemment. C'est ce que le responsable du service des politiques de déplacement et d'accessibilité de Toulouse nous fait remarquer : « *En application des lois Grenelle, le PDU est également obligé d'intégrer ces nouvelles pratiques, aujourd'hui on ne peut plus sortir un PDU sans évoquer le covoiturage et l'autopartage.* »
- 44 Ces témoignages viennent aussi illustrer le décalage entre le lent infléchissement des acteurs publics vers la prise en compte de ces modes dans leurs documents et la rapidité de l'évolution des besoins de mobilité auxquels des innovations portées par des acteurs privés plus réactifs ont répondu. Ainsi une offre foisonnante de STP s'est développée, soutenue par de multiples acteurs, travaillant de manière très cloisonnée. On comprend alors la difficulté des AOT qui ont peu eu l'habitude de s'appuyer sur des initiatives privées pour développer de nouveaux axes de leurs politiques de déplacement et les inscrire dans leur planification. C'est pourtant en ce sens que la planification devrait évoluer, en s'appuyant davantage sur les initiatives privées et sur l'ingénierie sociale, pour être plus en phase avec l'évolution des comportements et des besoins.
- 45 Cela met également en évidence la difficulté des pouvoirs publics à innover et à s'appuyer sur l'innovation sociale. Pourtant, comme le montrent différents travaux (Amar, 2004 ; Louvet *et al.* 2013), l'évolution des politiques publiques passe par l'innovation qui est un complément à l'action publique. Des entretiens réalisés pour cette recherche, ainsi que ceux menés pour une étude de l'ADEME (Ademe-6t, 2012) montraient que les techniciens des politiques de mobilité souhaitaient pour la mise en place de NSM un cadre plus souple que celui de la planification, propice à l'expérimentation, à l'incubation (Louvet *et al.*, 2013). Or, le balbutiement à travers les STP portés par les AOT qui voient le jour actuellement montre qu'elles ne peuvent pas encore s'affranchir des modes de fonctionnement des acteurs publics. « *Ce "devoir d'invention", pour reprendre l'expression de Amar (2004) qui s'applique aux acteurs publics se fait d'autant plus pressant au sujet des politiques de mobilité que les enjeux propres aux mobilités et à leur régulation semblent rendre nécessaire une certaine forme de contrôle, d'intégration de l'innovation dans le giron de l'action publique* » (Louvet *et al.*, 2013).
- 46 Ainsi le cadre réglementaire imposé par l'État enferme en quelque sorte les politiques publiques dans un « carcan », leur ôtant la réactivité et l'innovation pourtant requises pour l'évolution des politiques de mobilité notamment. Au nom de la recherche de

cohérence des politiques, la planification s'imposerait comme « la boîte à outils de l'agir métropolitain » (Gallez et Maksim, 2007). À travers les pistes dégagées par cette recherche, on peut s'interroger sur l'adéquation de cet outil dans sa forme actuelle si on veut mener des politiques publiques en phase avec les enjeux sociétaux.

- 47 Comme le dit J.-M. Offner (2006), « *la pertinence des "territoires" visée par les législateurs, n'est peut-être qu'un "mythe opératoire"*. Ainsi, de notre point de vue, « *l'utopie de la cohérence* » pourrait entraver la recherche d'instruments et de solutions plus flexibles, mieux adaptées aux spécificités des territoires et à l'évolution des politiques publiques locales.

Conclusion

- 48 Les résultats de cette enquête qualitative, qui demanderaient à être complétés par une future enquête quantitative, montrent que la prise en compte de ces nouveaux modes dans les documents de planification, bien qu'ayant tendance à se confirmer, est encore naissante et partielle. Même si des différences apparaissent d'un territoire ou d'un document à l'autre, cette transcription se limite souvent à de simples orientations, de bonnes intentions. Très peu d'objectifs chiffrés, de mesures concrètes, comme pour les autres modes de déplacement (en termes de part modale ou d'emplacements réservés par exemple) apparaissent, ce qui permettrait pourtant une meilleure appropriation et opérationnalité de ces modes de transport sur le territoire.
- 49 À l'exception de quelques EPCI interrogés, les STP sont pris en compte avant tout pour faire face à des enjeux environnementaux et sociaux, ce qui amoindrit la véritable nature de ces services : celle d'assurer les déplacements. Cependant tous les entretiens convergent vers le même constat, la prise en compte des STP dans la planification territoriale se heurte au caractère innovant et expérimental de ce type de services, créant une inadéquation entre des documents plus ou moins figés et des pratiques qui changent très rapidement, notamment grâce aux technologies de l'information et de la communication. Ce caractère évolutif est certainement la cause : premièrement d'un manque de reconnaissance des STP comme modes de déplacements permettant de développer l'intermodalité, deuxièmement d'un manque de déclinaison de stratégies de déplacement en la matière, et enfin d'une difficulté à les intégrer plus formellement dans les documents de planification. Ces derniers aujourd'hui à visée prospective devraient pourtant être les « bras armés » d'un projet de territoire, et donc d'une politique publique.
- 50 Malgré les nouvelles réglementations en vigueur en 2012, qui visent à l'avènement d'un urbanisme plus « global », l'intégration des STP aux documents de planification ne semble donc toujours pas évidente. Au regard des réponses collectées lors de nos entretiens, il semblerait que la prise en compte des STP au sein des SCoT, PLU, PDU, Plans climat et autres ne permette pas réellement de fournir un cadre suffisant à leur développement.
- 51 À l'avenir, et au vu des évolutions législatives récentes de 2014²⁸, les futurs documents de planification, et plus particulièrement le PLU intercommunal, « trois en un » (initié par la loi ENE et consolidé par la loi ALUR), permettront-ils de mieux prendre en compte les STP et de décliner plus opérationnellement ces modes ? De toute évidence, les résultats de cette recherche invitent les législateurs à faire évoluer la planification en ce sens. Ils appellent également à élargir le champ des possibles et à imaginer d'autres instruments d'action publique permettant une prise en compte facilitée des actions innovantes dans

les politiques territoriales. En effet, « le génie des territoires » n'est-il pas « à la fois, celui de l'ingénierie, de l'outil stratégique, et celui de la magie des contingences » (Offner, 2006) ?

52 Ces questions ouvrent de futures recherches...

BIBLIOGRAPHIE

ADEME-6t-bureau de Recherche, 2012, « Innovations sociales dans les mobilités : quelles innovations, quels facteurs d'émergence, quel impact, quelle action publique éventuelle ? », Paris, rapport final, ADEME.

ADEME-6t-bureau de recherche, 2015, « Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance », Paris, rapport final, ADEME. 96 p.

Amar G., 2004, *Mobilité : éloge de la diversité et devoir d'invention*, Paris, Éditions de l'Aube.

Amar G., 2010, *Homo Mobilis, le nouvel âge de la mobilité*, Paris, Éditions Fyp, 228 p.

Ascher F., 2002, « Le transport à la demande : individualisation des mobilités urbaines et personnalisation des services publics », *Annales des Télécommunications*. vol. 57, n° 3-4, mars 2002, p. 277-288.

Bereaux M., Coulon B., Rigaud P., Ternisien G., 2012, « La prise en compte des Services de transports personnalisés dans les documents de planification territoriale et organisation du système de transport à l'échelle de l'AML », *rapport pour le projet InteroSTeP*, mars, 174 p.

Castex E., 2007, *Le Transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain*, thèse de doctorat en géographie, Avignon, 379 p.

Castex E. (dir), Frère S., Mathon S., Jouve N., 2014, « Interopérabilité et Services de transports personnalisés : de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socio-économique », rapport final, programme PREDIT IV GO2, 199 p.

CETUR, 1993, *Bilan des transports à la demande en 1992*, Lyon, Dossiers du CETUR, 255 p.

CERTU, 1999, *Automobiles pour la ville à l'horizon 2010, nouvelles gestions de l'automobile urbaine. Partenariats avec le transport public*, 120 p.

CERTU, 2007, *Le covoiturage en France - État des lieux et perspectives*, 86 p.

CERTU, 2008, *L'autopartage en France et en Europe : état des lieux et perspectives*, 57 p.

CERTU, ACDF, 2013, *Plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de PLH et PDU : éléments de cadrage juridique et technique*, coll. « L'essentiel », n° 1, 18 p.

CERTU, 2013, *Les nouveaux services à la mobilité*, coll. Predit « Le point sur », 100 p.

Douay N., 2013, « La planification urbaine française », *Information géographique*, n° 3, p. 46-70.

Ferguson E., 1997, « The rise and fall of the American carpool: 1970-1990 », *Transportation*, Springer, n° 24, p. 349-376.

- Foulquier N., 2014, « Comment caractériser le droit de l'urbanisme français après la loi SRU. Une analyse historique du droit contemporain de l'urbanisme », *Nomos : Revista do programa de pós-graduação em direito da ufc*, vol. 34.2, Fortaleza, p. 437-452.
- Frère S., Ménerault P., Roussel I., 2000, « PDU et dynamique des institutions à Lille et Valenciennes », *Recherche Transports Sécurité*, n° 69, p. 22-31.
- Frère S., Mathon S., Castex E., 2015, « Les usages des Services de Transports personnalisés : de nouvelles routines pour une mobilité durable ? », *Espace, Population, Sociétés*, n° 2015/1-2, 15 p.
- Gallez C., Kaufman V., Maskim H., Thébert M. et Guerrinha C., 2013, « Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France », *RERU*, 2013-2, p. 317-337.
- Gallez C., Maksim H.-N., 2007, « À quoi sert la planification urbaine ? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève », *Flux*, n° 69, juillet-septembre, p. 49-62.
- Gallez C., Menerault, 2005, « Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain », rapport final ADEME-INRETS, PREDIT, 277 p.
- Huré M., 2012 (a), « De Vélib' à Autolib'. Les grands groupes privés, nouveaux acteurs des politiques de mobilité urbaine », *Métropolitiques*, 6 janvier.
- Huré M., 2012 (b), « Une action publique hybride ? Retour sur l'institutionnalisation d'un partenariat public-privé, JC. Decaux à Lyon (1965-2005) », *Sociologie du travail*, Elsevier, p. 233-253.
- Lascoumes P., Le Galès P., 2005, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 370 p.
- Louvet N., Rocci A., Le Bris C., 2013, « L'innovation sociale, outil de renouvellement de la production de services de mobilité », *DDT*, vol. 4, n° 3,
- Menerault P., Mongin N., 2000, « Les nouvelles données de la planification locale des transports en Angleterre et en France », *Recherche Transports Sécurité*, n° 69, oct.-déc., p. 97-112.
- Montulet B., Kaufmann V., 2004, *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Publications Fac Saint-Louis, 310 p.
- Offner J.-M., 2006, « Les territoires de l'action publique locale, Fausse pertinence et jeux d'écarts », *Revue française de science politique*, vol. 56, p. 27-47.
- Passalacqua A., 2010, « Les taxis collectifs aux marges de la mobilité parisienne des années 1930 », *Transports urbains*, n° 117, juin, p. 28-32.
- Ribeill G., 1986, « Quelques aspects de l'histoire des transports collectifs en région parisienne (1828-1942) », *Cahier/ Groupe Réseaux*, vol. 2, n° 4, p. 160-174.
- Uster G., 2011, « Dix années d'évolution du système d'information multimodale en France ». *TEC*, n° 212, oct.-déc., p. 42-47.

NOTES

1. Art. L1214-3 du code des transports.
2. Art. L. 302-1 à L. 302-4-1 du code de la construction et de l'habitation.
3. Ensemble d'actions qui visent à instaurer une coordination entre des domaines relevant de domaines d'intervention différents (par exemple entre la construction de logement et la desserte en transport en commun).
4. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.
5. Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

6. Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
7. Art. L122-1-3 et L123-12-3 du code de l'urbanisme.
8. Art. L110 du code de l'urbanisme.
9. Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 d'engagement national pour l'environnement, dite Grenelle 2,
10. Dans cette recherche, une enquête réalisée par questionnaire auprès des usagers des STP a montré que l'usage d'un ou de plusieurs services personnalisés n'est pas exclusif d'autres modes plus « classiques », mais révélateur d'une pratique « multimodale » impliquant que l'individu soit en capacité de savoir utiliser l'ensemble des modes, et non pas un mode davantage que d'autres.
11. Les articles 51 et 52 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite MAPTAM) remplacent les anciennes Autorités organisatrices des transports urbains (AOT) par des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes : à l'autopartage, au covoiturage, aux modes actifs (dont les services de location de vélo), à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution. Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, consulté le 12 octobre 2015.
12. Plans climat-énergie territoriaux, Schéma de cohérence territoriale, Plan de déplacements urbains, Plan local d'urbanisme.
13. Recherche menée de 2011 à 2014, dans le cadre de appel à projets du PREDIT 4, par le laboratoire TVES et le CEREMA : interopérabilité et services de transports personnalisés (STP) : de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socio-économique (Castex *et al.*, 2014).
14. Sans que cette appellation ne soit clairement définie.
15. Ce terme commence à se répandre sur le web. Néanmoins, son contour ne semble pas très bien défini et n'apparaît pas encore dans des articles scientifiques. Il est utilisé principalement dans des lettres professionnelles ou par divers sites et blogs liés à l'écologie ou à l'économie collaborative.
16. Appellation utilisée par la Plateforme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'innovation dans la mobilité (PREDIM) et G. Uster (2011).
17. Utilisé jusqu'à présent pour des systèmes de vélos en libre service de type Vélib (Amar, 2010), Velov (Huré, 2012b) ou de voiture en libre-service (ex. : Liselec à La Rochelle).
18. L'appellation inclut des services autres comme des systèmes d'information (sur smartphone par exemple).
19. Voie réservée aux covoitureurs (voie dédiée sur autoroute par exemple).
20. Notion elle-même introduite par la LOTI de 1982.
21. Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'environnement.
22. La communauté urbaine de Lille (LMCU) créée statutairement par la loi du 31 décembre 1966, a été transformée, comme la communauté urbaine de Strasbourg, en métropole européenne au 1^{er} janvier 2015 par la loi MAPTAM.
23. Le guide structuré en quatre parties (description de la structure, perception de la famille des STP, place des STP dans les documents d'urbanisme et dans l'offre locale de déplacement) se composait d'une vingtaine de questions adaptées en fonction du contexte local (Bereaux *et al.*, 2012).
24. Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole (ADULM), 2002, Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme (SDDU) de Lille Métropole, Syndicat mixte du schéma directeur de Lille Métropole, 254p.
25. Le PLU est un outil de planification prospectif qui permet l'instruction des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager), il permet l'opérationnalité des projets.

26. Plan climat de la CUB, fiches actions n° 2, 8 et 9.

27. Sauf quand cela est imposé par la loi.

28. Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) ; loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

RÉSUMÉS

Cet article s'intéresse à la façon dont la planification peut ou non permettre aux politiques de déplacements d'innover, de prendre en compte des nouveaux besoins et formes de mobilité. S'appuyant sur un travail de recherche qui porte sur la place des modes de transports alternatifs que sont le covoiturage, l'autopartage, le vélo-en-libre-service et le transport à la demande dans les politiques publiques, cet article tentera de comprendre comment les modes de déplacement innovants sont pris en compte dans des documents de planification qui peinent à intégrer des approches intersectorielles. Ce travail vise à mieux appréhender l'inscription de ces nouveaux modes de transport dans les politiques de déplacement et les documents de planification. *In fine*, il vise à contribuer à repenser la planification afin de mieux répondre aux enjeux sociétaux de durabilité.

This paper presents a research on the capacity of planning to integrate new forms of mobility and innovation in transportation modes. From the examples of carpooling, carsharing (car clubs), bike-sharing and demand responsive systems, this paper attempts to understand how these innovated transportation modes are considered in french public policy and especially in urban planning documents. The final aim is to improve the planning inscription of these new transportation modes in order to respond to spatial and environmental challenges and contribute to rethinking the planning.

INDEX

Mots-clés : mobilité, transport, politiques publiques, planification urbaine, covoiturage, autopartage, transport à la demande, vélo en libre service

Keywords : mobility, transportation, public policies, urban planning, carpooling, carsharing, demand responsive transportation, bike sharing

AUTEURS

ÉLODIE CASTEX

Élodie Castex est maître de conférences à l'université de Lille sciences et technologies, en aménagement et urbanisme. Elle est membre du laboratoire de recherche TVES (EA 4477). Coordinatrice du projet *InteroSTeP*, ses recherches portent sur l'intégration des nouveaux services à la mobilité dans les territoires, elodie.castex@univ-lille1.fr

SÉVERINE FRÈRE

Séverine Frère est maître de conférences à l'université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) en aménagement et urbanisme, membre du laboratoire de recherche TVES (EA 4477). Ses recherches portent sur les politiques de mobilité et leur impact sur la qualité de l'air, severine.frere@univ-littoral.fr

ANNETTE GROUX

Annette Groux est professeur des universités à l'université de Lille sciences et technologies, membre du laboratoire de recherche TVES (EA 4477), directrice de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille (IAUL), annette.groux@univ-lille1.fr