HAL
open science

Services à la mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville : bilan exploratoire des méthodologies et des outils de mesure

Jean-Paul Birchen, Nicolas Crossonneau

▶ **To cite this version:**

Jean-Paul Birchen, Nicolas Crossonneau. Services à la mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville : bilan exploratoire des méthodologies et des outils de mesure. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2003, 213 p., tableaux, bibliographie p. 161 à 167. hal-02150404

HAL Id: hal-02150404

https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150404

Submitted on 7 Jun 2019

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.

Services à la mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville

Bilan exploratoire des méthodologies et des outils de mesure

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur http://www.certu.fr

IUD

Les récentes lois portant sur l'urbanisme ont mis à jour la nécessité de renforcer les liens entre urbanisme et déplacements, de conjuguer les cultures techniques et de les décloisonner au sein des services de l'État, des collectivités locales et des agences d'urbanisme et de développement.

Pour répondre à ce besoin, un programme portant sur l'Interface entre l'Urbanisme et les Déplacements (IUD) a été commandé au Certu dès 2001 par plusieurs directions d'Administration centrale appartenant au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, au ministère de l'Écologie et du développement durable et au ministère Délégué à la ville et à la rénovation urbaine.

Pour ses orientations, comme dans sa production, ce programme est ouvert aux élus et aux organisations professionnelles publiques et privées des secteurs concernés. Il fait l'objet d'une valorisation collégiale dans les trois domaines de la planification, de l'aménagement et de la politique de la ville.

Son objectif principal est de produire des documents méthodologiques et pédagogiques pour les collectivités locales et les services déconcentrés de l'État, et de contribuer à une évolution des pratiques dans les services.

Thèmes abordés:

- Suites des lois récentes sur la thématique des déplacements dans le champ de la planification et de la contractualisation territoriale - **IUD 1**
- Politiques de stationnement - **IUD 2**
- Intégration des pôles d'échanges du transport en commun dans l'espace urbain - **IUD 3**
- Impact des mesures PDU sur la vie économique et les commerces - **IUD 4**
- Politique de la ville et déplacements - **IUD 6**
- Aménagement urbain et sécurité des déplacements - **IUD 7**
- Mobilité locale et territoires urbains : observation et suivi - **IUD 8**
- Effet de serre, politiques de déplacements et organisation urbaine - **IUD 10**

Avant-propos

Les récentes lois portant sur l'urbanisme ont mis à jour la nécessité de renforcer les liens entre urbanisme et déplacements, de conjuguer les cultures techniques et de les décloisonner au sein des services de l'Etat, des collectivités locales et des agences d'urbanisme et de développement.

Pour répondre à ce besoin, un programme portant sur l'Interface entre l'Urbanisme et les Déplacements (IUD), a été commandé au Certu dès 2001 par plusieurs directions d'Administration centrale appartenant au ministère de l'Equipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, au ministère de l'Ecologie et du développement durable et au ministère Délégué à la ville et à la rénovation urbaine.

Le thème n°6 de ce programme concerne **la politique de la ville et les déplacements**. Des études thématiques ont été commandées par le Certu pour mieux cerner la démarche du point de vue **des besoins, de l'offre et des méthodes** à mettre en place, qui ont fait l'objet des 3 rapports suivants :

- Analyse des besoins et concertation. Mission d'approfondissement méthodologique. Damien Bernard, Christophe Foultier, Didier Vanoni, novembre 2002, de la Fors/Recherche Sociale
- L'articulation des cultures professionnelles des déplacements et des politiques de la ville.
  François-Xavier Roussel, décembre 2002, bureau d'études SCET (Société centrale pour l'équipement du territoire).
- Bilan exploratoire des méthodologies et des outils pour caractériser les services à la mobilité.
  Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), sous la coordination de Silvia Rosales Montano, (agence de Lyon), décembre 2002.

Cette dernière étude a été réalisée par :

- Isabelle Lasternas (Agence d'Urbanisme, de Développement et d'Aménagement de la Région Troyenne) ,
- Ludovic Meyer (Agence d'Urbanisme de la Région Stéphanoise),
- Silvia Rosales-Montano (Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise)
- Carlos Mauco (CED Entreprises. Conseil, Etudes, Développement).

Cette expertise est partie d'une analyse de la situation dans trois agglomérations : Lyon, Saint-Étienne et Troyes, et a été étendue à des expériences méthodologiques concernant deux autres agglomérations : Metz et Orléans.

Des enquêtes ont été aussi menées auprès du réseau des Agences de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU).

Des entretiens exploratoires auprès des acteurs locaux ont accompagné également cette démarche.

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : DTT / DGUHC / DIV Commande conjointe "Interface urbanisme – déplacements" (thème n°6 : "Politique de la ville et déplacements")		
Titre : SERVICES A LA MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE		
Sous-titre : bilan exploratoire des méthodologies et des outils de mesure	**Date d'achèvement :** juin 2003	**Langue :** Français
Organisme auteur : FNAU / 3 agences d'urbanisme : URBALYON (S.Rosales-Montano) AUDART (I. Lasternas) EPURES (L. Meyer) Et CED Entreprises (C. Mauco)	**Coordonnateurs :** Jean-Paul BIRCHEN / URB Nicolas CROSSONNEAU / MOB	**Relecteurs :** DTT/DGUHC/DIV

Résumé :

Si plusieurs circulaires officielles recommandent d'établir un volet déplacement pour les contrats de ville, ceux-ci sont en fin de compte peu nombreux. A partir de la consultation de plus de 300 documents et l'étude approfondie de 29 diagnostics sur les transports dans les quartiers défavorisés, ce rapport s'interroge sur les méthodes et indicateurs pour mieux caractériser l'offre en déplacements dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Tout en remarquant la confusion trop souvent entretenue entre transports en commun et services à la mobilité, les auteurs recommandent de prolonger leur réflexion sur les indicateurs communs qui pourraient permettre d'améliorer ces diagnostics, et peut-être de relancer ces volets déplacements à travers un cahier des charges maîtrisé.

29 diagnostics sur les déplacements ont été évalués, leur analyse a conduit à les classer selon plusieurs critères : le donneur d'ordre, les méthodes d'études (quantitatives et qualitatives ou à partir de sources documentaires) et les périmètres.

A partir des diagnostics et des études sur le domaine, l'étude a référencé une liste d'indicateurs et de variables sur les données générales, les offres, les besoins et leurs adéquations.

Elle constate que les indicateurs (ou plutôt les variables) retenus dans les diagnostics renvoient à l'offre TC et sont surtout quantitatifs. Les diagnostics gagneraient à s'enrichir de critères qualitatifs plus fournis.

Mais, au-delà des problèmes méthodologiques, l'absence de volet déplacements dans le contrat de ville dépend plus de l'existence d'un cahier des charges partagé entre les acteurs de la ville et des déplacements que d'une « base minimum à connaître » d'indicateurs.

Mots clés : Politique de la ville – diagnostic – déplacements – offre – mobilité - indicateurs		**Diffusion :** Rapport d'études + téléchargement internet	
Nombre de pages : 213 pages		**Confidentialité :** non	**Bibliographie** : oui

Sommaire

Introduction **9**

Synthèse de l'étude **15**

1. Interrogations sur les liens effectifs entre transports, déplacements, mobilité et inégalités **23**

2. La question de l'accessibilité territoriale et l'exclusion du système des transports **29**

3. De l'inégalité et de l'enclavement en termes des transports à la lutte contre «l'immobilité contrainte », quel rôle pour les diagnostics ? **39**

4. Les diagnostics transports et déplacements : objectifs, rôles et moyens définis … Efficacité des résultats ? **47**

5. L'importance du volet déplacements et des diagnostics qui le sous-tend, bilan des perceptions **57**

6. La typologie des diagnostics en fonction des documents consultés **67**

7. Diagnostics et expériences innovantes de services à la mobilité **77**

8. Conclusions et recommandations **89**

9. Un déficit de réflexion sur le lien étroit entre problématique et « indicateurs » **99**

10. Bilan des éléments de connaissance et d'analyse utilisés dans les diagnostics transports, déplacements et mobilité **103**

11. Conclusions et recommandations **125**

12. Des questionnements préalables à résoudre **131**

13. Quelques expériences de « minimum à connaître », et les questionnements posés 135

14. Conclusions et premières recommandations en termes d'approfondissement méthodologiques 145

Introduction

Le contexte de la commande

Suivant la circulaire DIV-DTT relative au volet déplacements des contrats de ville (2000), et dans le cadre du programme Interface Urbanisme Déplacement, différentes Directions d'administration centrale (DAC) des ministères en charge de l'Equipement, des transports, de l'habitat et de la politique de la ville ont commandé au CERTU :

a) l'élaboration d'une méthodologie pour la réalisation de diagnostics dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville sur les déplacements concernant ces quartiers et en particulier leurs habitants,
b) l'identification des interfaces entre politiques sectorielles et de leurs enjeux.

Par ce biais, il s'agit d'améliorer la prise en considération de la problématique des déplacements dans les contrats de ville et les GPV, à travers la mise en avant d'une batterie de moyens, d'ordre technique, pédagogique et méthodologique, qu'ils existent et/ ou soient à re-créer.

A cette fin, trois lignes thématiques ont été déclinées pour mieux cerner la démarche, du point de vue des besoins, de l'offre, et des méthodes à mettre en place :

- l'analyse des besoins et la concertation,
- l'articulation des cultures professionnelles de la politique de la ville et des déplacements,
- les services à la mobilité.

Dans ce contexte, l'objectif essentiel de la mission du CERTU consiste à analyser le niveau de prise en considération de la problématique déplacements dans les contrats de ville, au travers de cas concrets, dans le but de produire un guide d'aide méthodologique assorti d'un document de recommandations destiné aux techniciens en charge de la politique de la ville et ainsi faciliter la réalisation des diagnostics déplacements dans les quartiers contrats de ville

Cette démarche intéressait tous les niveaux ci-dessous définis :

- Niveau politique et politico-institutionnel : identifier les enjeux et les finalités prioritaires. Rôle des élus et des Comités de Pilotage. Niveau d'articulation des politiques publiques sectorielles : habitat, déplacements, insertion, prévention, etc. Niveau des décisions sur les projets prioritaires, les populations visées par les politiques tarifaires, le choix entre les différents modes à privilégier, etc.
- Niveau des directions de projet et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) : mise en œuvre des décisions du comité de pilotage par des actions d'aide à la décision et de conduite des projets d'ensemble (ORU, GPV) avec entre autres, l'établissement de consultations pour la réalisation des diagnostics.
- Niveau technique et opérationnel : mise en œuvre technique des actions programmées. C'est le registre des spécialistes de chaque domaine, et plus précisément pour le cas des déplacements : des exploitants, des techniciens et des chargés de mission des différentes institutions. Ils ont la responsabilité de l'amélioration de la qualité des services, informations, développement d'offres nouvelles, capacité d'investissements, etc. Ils ont un rôle dans l'aide à la décision des deux niveaux précédents et aussi des Autorités organisatrices.

En ce qui concerne la thématique « services à la mobilité », sujet sur lequel la FNAU intervient et qui fait l'objet de cette expertise, il s'agissait plus précisément de :

- proposer des méthodologies et des outils pour caractériser l'offre, afin de faciliter la réalisation des diagnostics déplacements dans les quartiers en contrat de ville. L'offre doit donc être décrite et interrogée.
- produire des recommandations pour réaliser un diagnostic déplacements dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville : à savoir les différentes mesures pour quantifier et qualifier l'offre de déplacements tous les modes de déplacements urbains

Pour cela il était souhaité de :

- bien définir les descripteurs (ex : comment caractériser la fraude) et de donner les moyens (enquêtes, interviews, …) pour les connaître.
- donner des éléments de coûts pour l'acquisition de ces connaissances.
- distinguer les différents niveaux de précisions de ces éléments de diagnostic, sans avoir les mêmes détails au niveau de la rédaction d'un volet déplacement d'un contrat de ville et au niveau de la réalisation des projets in fine.

Cette commande partait d'un constat : absence de volet déplacement dans les Contrats de ville, donc absence possible de diagnostics transports, déplacements et mobilité, voire manque de clarté sur les méthodologies et sur les indicateurs.

Les résultats de cette expertise (analyse documentaire, entretiens, enquêtes diverses, etc.) montrent que **la question essentielle des diagnostics ne se pose pas en réalité en termes méthodologiques, mais en termes de cahier de charge et de portage politique et social de la question au niveau local et national**.

C'est pour cette raison que la FNAU n'a pas pu - dans cette étude - proposer des méthodologies et des outils uniques ou uniformisés pour la réalisation des diagnostics et un minimum à connaître.

Démarche méthodologique

Afin de répondre aux attentes du CERTU, la proposition d'intervention a reposé sur une démarche d'expertise comprenant un bilan des méthodologies et des outils existants pour caractériser les services à la mobilité (offre globale des transports urbains), cette expertise permettant de faire des recommandations pour réaliser un diagnostic déplacements dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

1) ***Enquête documentaire à partir de quatre axes de recherche*** **:**

- Le centre documentaire de l'agence d'urbanisme de Lyon. En partant d'un certain nombre de mots-clés (politique de la ville, quartiers sensibles, transports en commun…), une requête informatique a été effectuée auprès du serveur.
- Les documents collectés par les agences d'urbanisme de Troyes et de Saint-Étienne.
- Des références documentaires apportées par les personnes interrogées.
- Des références documentaires mentionnées dans le questionnaire diffusé aux agences d'urbanisme.

2) ***Entretiens auprès de différents types d'acteurs concernés par la politique de la ville et/ou dans les questions des transports et déplacements*** dans les

quartiers défavorisés : élus locaux, chefs de projets, chargés d'études, transporteurs…

3) ***Consultation et concertation auprès des autres agences d'urbanisme. Deux types de questionnaires*** ont été diffusés : le premier cherchait à établir un bilan de la situation des contrats de villes des agglomérations et du volet déplacements transport dans cette politique. Le deuxième, adressé au club transport, cherchait à connaître la perception sur la faible prise en compte de ce volet dans la politique de la ville.

4) ***Conception et premier développement d'une base de données pour pouvoir centraliser les informations techniques de l'expertise***. Cette base de données concentre plusieurs types d'informations : les références bibliographiques consultées et ayant des diagnostics transports, les exemples d'études ayant effectué des diagnostics sur les déplacements, la mobilité et les transports, les indicateurs et/ou variables sur les services à la mobilité et les réponses des agences ayant répondu au questionnaire. L'exploitation de cette base de données a permis de développer plusieurs supports de compilation et analyse de l'information collectée :

   - **Des fiches d'exemples sur les études contenant des diagnostics** (cf. annexe 2). Plusieurs sortes de paramètres ont été définies afin de donner une cohérence aux exemples sélectionnés et pouvoir réaliser des comparaisons. Ces fiches deviennent de ce fait **le support de la typologie de diagnostics**.
   - Compilation et établissement d'un **tableau de synthèse sur la situation du volet déplacements et transports dans les contrats de ville**. Cette synthèse contient seulement les réponses des agences ayant répondu au premier questionnaire général.
   - Compilation et établissement d'un **tableau de synthèse sur les expériences de services à la mobilité (innovants et/ou intéressants)** rapportées par les agences d'urbanisme. Cette synthèse contient seulement les réponses des agences ayant répondu au premier questionnaire général.
   - Établissement d'un **tableau général des variables et/indicateurs pour réaliser des diagnostics déplacements, transports et mobilité** (cf. annexe 3). Outre la définition et la description des traits sur les variables, d'autres paramètres ont été introduits afin de pouvoir réaliser des tris et des analyses permettant d'alimenter la réflexion de cette expertise.
   - Création de **fiches sur les variables et/ou indicateurs répertoriés** (*non insérées dans le rapport d'études*) dans les documents consultés. Ces fiches, présentées chacune sur une page, exposent les différents éléments compilés dans le tableau général. Lorsqu'il s'agit des études et diagnostics consultés, des exemples sont présentés pour illustrer leurs possibilités d'utilisation et d'exploitation.

5) ***Approche de la question du minimum à connaître suivant de multiples critères de référence.*** En essayant de répondre à cette partie de la commande, et en tenant compte de l'ensemble de constats et des avis des personnes rencontrées, l'équipe s'est heurtée à une multiplicité de questionnements pour pouvoir définir un ou plutôt ***des minima à connaître***. Trois exemples de « minima à connaître » ont été analysés et montrent que les réponses dépendent du contexte précis de travail et des objectifs, mais surtout du portage politique, de la clarté de la maîtrise d'ouvrage, etc. De ce fait, la FNAU ne se prononcera pas sur le « minimum à connaître », car il manque encore un travail important à faire en termes de conception d'un **cahier des charges politique et social partagé** et la mise en place d'une véritable

maîtrise d'ouvrage Etat-collectivités locales qui rend possible un véritable portage politique. La question donc des méthodes de diagnostics et des variables à connaître ou à aborder, pourrait ne plus être la base, compte tenu de la difficulté à normaliser des « minima » comme les différentes expériences dans ce domaine le démontrent.

Résultats et commentaires généraux qui découlent de la recherche documentaire

Au total, plus de 300 références ont été obtenues dont un très grand nombre provient du centre documentaire de l'Agence d'urbanisme de Lyon. Le tri et l'analyse des références bibliographiques répertoriées ont été effectués en fonction des objectifs de la mission. Il s'agissait alors de repérer les documents comportant soit des diagnostics transports et déplacements, soit des études, diagnostics et évaluation d'expériences innovantes en services à la mobilité.

Tri et sélection des documents de l'agence d'urbanisme de Lyon.

D'après le mode de classification des documents, la liste obtenue dans l'agence de Lyon a fourni 21 « périodiques », 163 « ouvrages » et 116 références classées comme « études agences ».

Les périodiques comprennent revues, magazines, articles dans des cahiers. Malgré l'intérêt des sujets abordés dans ce type de document, ils ne se sont guère avérés utiles pour notre mission. Les articles consultés n'approfondissent pas les aspects méthodologiques. De plus, un certain nombre de références ne concernait pas les aspects transports et déplacement ; Ils se rapportaient plutôt avec d'autres aspects reliés à la politique de la ville.

Les ouvrages correspondent à des références bibliographiques diverses telles que des recherches, des rapports et des études en urbanisme et transport. Les « études agences » comportent les documents produits par l'agence elle-même.

Une révision et une lecture générale des documents ont conduit à une sélection des références pouvant se rapporter avec l'objet de notre mission. Cette première sélection a été l'objet d'une révision plus détaillée, dont un certain nombre d'études a été retenu pour établir la typologie de diagnostics.

De ce processus sélectif des références bibliographiques nous avons pu constater :

- Une très faible quantité de documents concerne à la fois les quartiers d'habitat social et les transports.
- Une faible quantité de documents comportant de véritables diagnostics et/ou analyses des transports et déplacements.

Les autres agences d'urbanisme et les acteurs rencontrés.

L'élargissement de l'enquête auprès des agences d'urbanisme et des personnes rencontrées a permis d'intégrer davantage de références bibliographiques. Celles-ci concernent des études directement en rapport avec la politique de la ville et les diagnostics de transports et déplacements.

Les résultats de cette enquête élargie semblent **confirmer la faible existence de diagnostics en matière de services à la mobilité**. Cependant, une lecture plus fine a

été possible pour des documents comprenant des diagnostics réalisés dans les agglomérations de Lyon, Saint-Étienne, Troyes et Metz. Celle-ci a permis la réalisation de typologies de diagnostics.

Quelques précisions sur la méthode de travail concernant les variables et/ou indicateurs.

La compilation et l'analyse à propos des variables et/ou indicateurs de déplacements, transports et mobilité ont comporté les aspects suivants :

1) **Lecture de diagnostics proprement dits et des études de transport et déplacements comprenant des diagnostics.** Les études consultées comportent des documents élaborés par /ou avec la participation des agences d'urbanisme de Lyon, Saint-Étienne et Troyes, des références bibliographiques repérées dans la recherche effectuée dans le centre documentaire de l'agence de Lyon et des études retrouvées grâce aux enquêtes de terrain. Une première liste d'indicateurs découle de cette lecture.
2) ***Lecture des documents méthodologiques préconisant des informations ou des indicateurs à tenir en compte dans les diagnostics***. Trois documents ont été pris en compte pour apprécier les indicateurs répertoriés dans les études consultées :
   - Le « Memento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville » élaboré par la DIV . Année 1993
   - Les préconisations d'informations pour la mise en place et le suivi des PDU (document de travail préparé par le CERTU en collaboration avec les CETE, l'INRETS et le GART.). Année 2000.
   - « Propositions d'indicateurs transport et déplacements pour le suivi et l'évaluation du Service de Transport Public dans les quartiers en difficulté ». Document élaboré par l'agence de Lyon pour la FNAU et le Ministère de la Fonction Publique. Février 1995.
3) Lecture des documents issus de la recherche tels que :
   - « Mobilité et grande pauvreté » (LET, OSL, Agence d'Urbanisme de Lyon ; 2001),
   - « Tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province »(OSL, Agence d'Urbanisme de Lyon; 1994),
   - « Chômage et déplacements » (OSL, Agence d'Urbanisme de Lyon ; 1995)
   - « Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? » (Agence d'Urbanisme de Lyon ; 2002)

Synthèse de l'étude

De la nécessité d'une démarche méthodologique uniformisée et d'un cahier des charges politique et social

Évoquer la prise en compte de l'aspect déplacements/transports dans les secteurs Politique de la ville sous l'angle des méthodologies et des indicateurs pour analyser les services à la mobilité, ne revient pas à soulever une problématique nouvelle. Il s'agit d'une question déjà ancienne qui a fait l'objet de nombreuses réflexions et propositions de traitement.

Cependant, force est de constater encore aujourd'hui l'impact relativement faible de ces interrogations méthodologiques sur la production structurée de connaissances. Et cela, malgré l'importance que lui confèrent les acteurs rencontrés et le contexte des situations observées.

Alors pourquoi cette problématique méthodologique et le volet déplacements dans les Contrats de ville sont-ils encore aujourd'hui apparemment si peu pris en compte dans ces démarches ?

La mission exploratoire confiée à la FNAU par le CERTU sur les démarches méthodologiques permet – tout en faisant un bilan des différents types de diagnostics et des variables utilisées - d'apporter un certain nombre d'explications à cette question de base. Ces explications conduisent à aborder la question bien en amont de la méthodologie, car celle-ci n'est qu'un moyen qui répond à une problématique définie tant au niveau national que local avec tous les acteurs impliqués (y compris les habitants). Il s'agit de noter ainsi l'importance du cahier des charges – politique et social – commun et partagé.

Mais la relative absence de diagnostics spécifiques (avec une méthodologie normalisée) dans la batterie d'études menées à l'occasion des procédures Politique de la ville ne signifie pas conséquemment l'absence totale d'un volet déplacements/transports, quand il ne doit pas réduire celui-ci à la desserte en transports en commun, en laissant notamment aux modes « doux », une place anecdotique.

Le sujet peut aussi se décliner de manière plus large, mais pas nécessairement moins précise, soit dans des démarches propres aux transports (DVA, PDU, …), qui intègrent, comme le PDU par exemple, la notion de « cohésion sociale » et de « limitation du sentiment de captivité » en référence à la Loi d'Orientation sur la Ville de 1991, soit encore en accompagnement d'actions sociales, économiques (accès à l'emploi, aux équipements…), au travers desquelles la notion d'égalité sociale et, de manière induite, de « droit aux transports » est élargie à l'échelle territoriale d'une agglomération toute entière.

Par ailleurs, l'investigation conduit aussi à affirmer qu'un service à la mobilité reconnu comme adéquat, ne se concrétise pas obligatoirement à la suite d'un diagnostic, mais peut se présenter plutôt comme une réponse opportune (ou de « bon sens ») à une opération ciblée, le succès contribuant à lui seul à qualifier de « bonne » la desserte qui correspond alors à un besoin identifié.

Un cadre légal, des « minima à connaître » avancés… mais pas d'obligation pour la réalisation d'un diagnostic transports, déplacements et mobilité

Pourtant, dans l'optique plus générale de favoriser la réalisation de diagnostics dans les quartiers « politique de la ville », il existe un cadre légal. Mais il faut reconnaître que celui-ci apparaît insuffisant au regard des exigences de l'exercice. Et ce, malgré les études approfondies sur le bien-fondé de la démarche, ou les incitations officielles répétées au cours des dix dernières années, en parallèle sur le plan méthodologique. En effet, le « mémento pour la réalisation du volet déplacements dans un contrat de ville» établi par la DIV en 1993 n'a pas fourni de résultat probant, pas plus que « l'observatoire de la présence et la qualité du service public » mis à la disposition des Sous-préfets à la ville en 1995, et ceci au regard des attentes.

La circulaire du 4 février 2000 relative au champ des déplacements et transports publics dans la négociation des contrats de ville, suivie de celle du 18 avril 2002 sur la mise en œuvre du programme « mobilité urbaine pour tous» dans le cadre d'un appel d'offre, seront-elles suffisantes pour dynamiser la production de diagnostics ?

Une première explication quant à l'absence de prise en compte du volet déplacement dans les procédures contrat de ville semble émaner du statut même des circulaires, qui contrairement aux lois (cf loi sur l'air de 1996 pour les PDU par exemple), sont limitées dans leur champ d'action, donc d'application, et dans leur force juridique (elle-même d'autant plus diminuée que les orientations ne sont pas assorties de propositions d'aides financières spécifiques).

En plus de ces constats, trois autres raisons majeures à ce manquement peuvent être évoquées :

- des raisons politico-institutionnelles : le cloisonnement entre les différentes équipes de travail, la difficile articulation entre les thématiques transport et projet urbain… ; à ce niveau, il apparaît que la maîtrise d'ouvrage Ville-Etat pour la réalisation des diagnostics n'a pas été concluante.
- des raisons culturelles : le transport étant souvent considéré comme une préoccupation transversale, constitue plus un élément corrélatif qu'un problème fondamental…
- des raisons techniques et méthodologiques : la question de la pertinence de l'échelle à laquelle le sujet doit être abordé, posant problème…

Parallèlement, se pose la question de la connaissance même du sujet qui embrasse des domaines très divers et souvent très pointus : éléments socio-économiques/ démographiques, ou liés à l'offre, l'usage/la demande en matière de transports, et autres données à l'interface offre-demande-besoins (rapport distance-temps, degré d'accessibilité…). Cet aspect soulève 2 questionnements essentiels :

D'une part, **comment parler d' « indicateur » sans savoir à quelle moyenne ou à quels référents pertinents se mesurer ?** Ne vaut-il pas mieux parler de « variable », celle-ci pouvant évoluer vers un indicateur une fois le résultat rapporté à une norme ?

D'autre part, est-il réaliste d'établir un minimum à connaître, sans considération d'échelle, ni l'établissement de pré-requis en matière d'objectifs, ou de moyens (techniques, humains, financiers), et surtout sans volonté politique locale affichée ? On revient à nouveau à la question de la nécessité d'un cahier des charges partagé.

Les axes de travail

Cette expertise n'avait pas pour objectif de produire une méthode unique mais de faire un bilan exploratoire des démarches méthodologiques et variables le plus couramment utilisées. La normalisation d'une méthode et la validation des variables ou « indicateurs pertinents » peuvent être réalisées, à deux conditions :

1. *Après la conception d'un cahier des charges politique et social clair, partagé, débattu entre acteurs (État, collectivités locales, chefs de projets, techniciens, habitants…)*
2. *Après avoir répondu collectivement à une série de questionnements clés, à savoir :*
   - *Quel est le problème fondamental justifiant la réalisation d'un diagnostic et le développement des indicateurs pertinents ? Pour quoi veut-on réaliser un diagnostic ? ?*
   - *Qui réalise la commande ?*
   - *Qui pose le problème ?*
   - *Qui exerce la maîtrise d'ouvrage directe et indirecte ?*
   - *Qui paye ? Et qui paye quoi ?*
   - *A qui est destiné – en priorité - le diagnostic ?*
   - *Qui réalise ce diagnostic ?*
   - *Avec qui est réalisé ce diagnostic ? Quel partenariat technique et politique est envisagé ?*
   - *Dans quel cadre de la planification et avec quelles interfaces ?*
   - *A quelle échelle et avec quel cadre de comparaison ?*
   - *Avec quels moyens financiers ?*
   - *Quelles temporalités pour la production du diagnostic?*
   - *Quelles temporalités pour l'action ?*
   - *Qu'est-ce qu'on attend in fine ?*
   - *Quel est le minimum à connaître* ?

Après cette mise en garde, le présent bilan exploratoire a permis de dégager quelques axes autour desquels pourront s'articuler des chantiers pré-opérationnels ou opérationnels :

- En premier lieu, **affirmer la nécessité d'un portage politique et social de la question des déplacements et de la mobilité dans les procédures contrat de ville/politique de la ville**, que ce soit localement (niveau opérationnel et institutionnel) ou sur le plan national (niveau légal et institutionnel),
- **Faire du diagnostic une obligation légale** (sans omettre d'y adjoindre les modalités financières),
- **Développer le partenariat** :
  - encourager et améliorer la transversalité entre les différents groupes de travail présents sur le secteur en procédure Politique de la ville (avec mise en place d'équipes pluri-disciplinaires),

  - articuler les différentes procédures entre elles…

- **Travailler en amont de la démarche sur un cahier des charges partenarial** qui définisse de manière concertée les engagements en matière d'objectifs, à travers la série de questions basiques auparavant citées et qui permettront de cadrer la démarche méthodologique et préciser le contenu du diagnostic (variables, indicateurs, résultats, conditions d'évaluation et de suivi…).

Sans donner de « recette », le présent document livre également une série de fiches-exemples issues de démarches variées, ainsi qu'une proposition d'ordonnancement des principales variables recensées, regroupées en 12 chapitres thématiques, modulables en fonction des situations et des objectifs identifiés.

Autant de conditions à réunir, de dynamiques à insuffler et de travail partenarial à envisager, pour que la question des déplacements et de la mobilité soit enfin considérée comme une thématique à part entière dans les procédures Politique de la ville.

Les recommandations opérationnelles ou pré-opérationnelles

De manière plus opérationnelle (ou pré-opérationnelle), voici les recommandations – par ordre d'importance – issues des analyses sur les diagnostics, les variables « pertinentes » et la question du « minimum à connaître » :

1. *Lancer une réflexion ou débat national sur la nécessité d'un portage politique et social (national et local) de la problématique transports et déplacements, et pas seulement en matière de transports en commun, mais aussi de modes doux, ou de solutions alternatives (co-voiturage, dispositifs d'auto-partage, services de véhicules à taille adaptée), comme l'y invite la circulaire du 18 avril 2002.*
2. *Concevoir un cahier des charges partenarial et partagé pour la réalisation de diagnostics permettant une comparaison nationale et locale (voire un suivi et évaluation) de la situation des quartiers par rapport aux transports et déplacements*
3. *Lancer une réflexion ou débat national sur la question de « l'obligation» légale des diagnostics transports et déplacements dans les procédures de la politique de la ville .*
4. *Conduire une réflexion sur les besoins de concevoir des indicateurs qualitatifs ou quantitatifs autres que l'approche par la moyenne, conjointement aux débats sur le portage politique et social des transports et à la nécessité d'un cahier des charges cohérent*
5. *Travailler sur la création des variables ou d'indicateurs dynamiques permettant d'aller vers la conception d'un observatoire des transports, déplacements et mobilité dans les quartiers au niveau de l'agglomération, pour un outil de gestion urbaine*
6. *Si le besoin d'élaborer un « minimum à connaître » reste permanent, l'aborder collectivement à travers une démarche par scénarios (selon les types de quartiers, etc.) et en lien avec le cahier des charges – politique et social – partagé.*
7. *Faire un bilan national sur les nécessités exprimées localement en matière de transports (en dépassant la seule priorité en TC) et évaluer le décalage avec l'absence du volet déplacement dans les Contrats de ville*

8. *Inciter à la capitalisation nationale et locale des diagnostics et des états des lieux divers et variés, selon le type de quartier, etc. Exemple « Rapport Transports, déplacements et mobilité »*
9. *Inciter à la réalisation des diagnostics d'agglomération et des diagnostics dans les quartiers ou lotissement dans des espaces périurbains, en particulier hors PTU*
10. *Développer et échanger la connaissance à travers une démarche de communication nationale et locale programmée*
11. *Alimenter les débats de fonds avec des approfondissements prospectifs sur des thématiques importantes, qui pourraient donner lieux à des variables à intégrer dans les démarches des diagnostics (ex. paupérisation des ménages, transports et déplacements dans des quartiers « périurbains » …)*

Ces recommandations peuvent avoir des applications pratiques à court ou moyen terme, comme par exemple, des animations d'ateliers de travail multi-partenarial et opératoire, qui comprendraient:

- Conception d'un cahier des charges partagé : ateliers-séminaires de travail entre différents partenaires locaux et nationaux, comme le GART, l'UTP, la DIV, la DTT, le CERTU, CETE, élus locaux, chefs de projets, techniciens et urbanistes (FNAU), représentants d'associations d'habitants.
- « Le minimum à connaître » : le même type de démarche peut être proposé en ce qui concerne la question des minima à connaître (par scénarios) et la « normalisation d'une méthode ».

D'autres ateliers sont importants, mais peuvent être abordés comme des journées de débat ou journée d'études : l'obligation des diagnostics, la capitalisation de la connaissance,…

La communication de la connaissance mérite que l'on puisse imaginer des publications nationales (voire locales) sur les états des lieux par type de quartiers ou comparatifs, tout en abordant des éléments de prospective et d'évaluation.

1ère PARTIE :

QUEL CADRE POUR PENSER DES METHODES ET DES OUTILS POUR CARACTERISER LES « SERVICES A LA MOBILITE » ?

Une dizaine d'années s'est écoulée depuis le rapport du Conseil national des transports « Transports et exclusion sociale », et depuis la publication et mise à disposition du Mémento pour la réalisation du volet transports dans le cadre des Contrats de ville, réalisée par la DIV et la DTT avec la collaboration d'un nombre important d'acteurs locaux et nationaux.

Aujourd'hui, l'État à travers la commande conjointe DGUHC – DTT – DR – DSCR - DAEI et DIV au CERTU, repose d'une autre manière, la question de l'interface entre transports et la politique de la ville, sous la forme d'une série d'interrogations et de constats, alimentés par la faible part des diagnostics transports réalisés dans le cadre des Contrats de ville. Les questions sont posées aussi en d'autres termes ; par exemple : « services à la mobilité » remplace « desserte en transports »…

Cette évolution terminologique est pleine de sens, mais aussi porteuse d'interrogations. C'est pour cela que ce chapitre, rétrospectif des problématiques est proposé, et prend en compte les problématiques proposées dernièrement à travers la circulaire du 4 février 2000 relative au volet déplacement dans les Contrats de ville comme celle du 18 avril 2002 concernant la mise en œuvre du programme « Mobilité urbaine pour tous ».

1. Interrogations sur les liens effectifs entre transports, déplacements, mobilité et inégalités [1]

Les transports dans leur acception la plus large ne sont pas éloignés du processus ou du phénomène de ségrégation spatiale ou d'exclusion. Les apports et réflexions générales autour de la relation « transports et intégration urbaine » par exemple, se sont construits de près ou de loin autour de cette idée de base.

Les transports de manière générale, et leur modernisation dans le temps (services et infrastructures) jouent un rôle dans le processus de différenciation des micro- comme des macro-espaces (régions, départements, communes).

L'accès aux transports et aux infrastructures, tant pour les individus que pour les activités, est un des principaux enjeux des collectivités locales et des revendications en termes d'équilibre et d'égalité entre territoires, bien au-delà de la question propre des quartiers de la politique de la ville. Par contre, d'autres territoires (avec leurs élus et leurs habitants) revendiqueront un certain type d'enclavement, voire refuseront de bénéficier des grandes infrastructures, souvent au nom de la sauvegarde de l'environnement et de la qualité de vie.

Mais la question de l'exclusion, de l'inégalité effective ou symbolique des transports dans les quartiers de la politique de la ville, a fait l'objet d'analyses et de débats locaux et nationaux.

1.1 La distribution et l'accès inégal aux transports… un constat général et un regard spécifique dans les quartiers de la politique de la ville

Parallèlement à ces oppositions entre grands territoires, il y a aujourd'hui un regard très micro-territorialisé sur les inégalités par rapport aux transports, mais surtout par rapport aux transports publics. Ces inégalités ciblent aussi des catégories sociales spécifiques : « les habitants des quartiers », les demandeurs d'emploi, les jeunes…

L'approche en interface entre transports et inégalités voire ségrégation, est abordée depuis les années 90 au moins, essentiellement en termes de « transports et exclusion sociale », « desserte des quartiers sociaux » et de « lutte contre l'enclavement » de leurs populations [2].

Ce regard a été marqué dans sa globalité par une faible référence au système urbain dans sa totalité, en tant que cadre de compréhension de cette réalité et des phénomènes d'inégalités existants ailleurs, certes moins concentrés mais peut être plus difficiles à résoudre par cette dispersion même. C'est le cas du phénomène de pauvreté, de sa diversification, de sa diffusion dans la ville, dans les franges des villes et dans le périurbain. Dans tous ces cas,

[1] *Synthèse réalisée et complétée par S.Rosales-Montano, à partir de la recherche dirigée par elle-même : « Différences et inégalités territoriales. Quel lien avec la mobilité ? Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, mars 2002, pour le compte du PUCA*

[2] Cf. Rapport du CNT, « Transports et exclusion sociale » 1991

l'accès aux transports comme la mobilité peuvent être fortement contrariés par l'existence ou pas de transports.

Cette approche de la question de l'enclavement est fondamentale, car c'est sur elle que reposent d'une part, une quantité importante de diagnostics ou des états des lieux et d'autre part, les objectifs d'équilibrage des dessertes et des infrastructures, comme réponse. Mais les problèmes ou dysfonctionnements en matière de transports – qui dans des quartiers moins stigmatisés seraient moins porteurs de notion d'exclusion – prennent dans le cas des quartiers de la politique de la ville une importance spécifique… Le volet social, la composante sociale est déterminante.

De ce fait, une lecture transversale de quelques études, recherches et rapports produits au cours de ces vingt dernières années a permis d'observer une **montée en puissance de la reconnaissance du rôle social des transports, au-delà de leur rôle économique et urbain, comme facteur d'intégration et valorisation de l'espace.**

Si la plupart de ces analyses se situent dans les années 90, force est de reconnaître qu'il existe des analyses fort intéressantes dans les années 80. Citons par exemple M. Castells, qui note l'existence d'une « *distribution inégale des moyens de transport entre les groupes sociaux (suivant, en dernière instance, leur place dans les rapports de production) et la distribution inégale des moyens de transport dans l'espace, lui-même socialement différencié* ».

A la même époque, J.-L. Madre en 1981[3], en interrogeant le rôle de la tarification comme politique sociale, précède de loin les réflexions et orientations abordées dans le rapport du CNT en 1991. Il analyse les effets redistributifs de la tarification en utilisant des enquêtes menées dans différentes villes de France (dont Paris) entre 1973 et 1978. En classant les mesures de tarification sociale des moins redistributives (comme par exemple les réductions en faveur des familles nombreuses), aux plus redistributives (la gratuité accordée aux personnes âgées et aux chômeurs), il montre que « *l'utilisation des tickets à l'unité est principalement le fait d'usagers modestes* ». Il note à ce sujet : le fait « *que les ménages modestes utilisent d'autant moins les abonnements que leur prix est plus élevé et qu'ils sont les principaux utilisateurs des tickets à l'unité mène à penser que l'aspect mise de fonds est un frein important à une utilisation économiquement rationnelle de la tarification par les plus pauvres* ». Ces observations ont été revalidées en 1994 par des études sur le même sujet, réalisées par l'Agence d'urbanisme de Lyon et l'Observatoire Social de Lyon.[4].

En ce qui concerne la mobilité en soi, J. Rémy et L. Voyé [5] font, en 1992, une analyse de la spécialisation des quartiers et de l'inégale capacité de mobilité induite par celle-ci et les revenus. Ils pensent que si « *la capacité de mobilité est condition de participation au milieu urbain […] un problème se pose dans la mesure où cette capacité n'appartient pas également à tout le monde : à côté des différences liées à l'âge et à la santé, la capacité de mobilité est, en effet, étroitement liée et à la capacité financière des individus, et peut-être plus encore à une certaine capacité culturelle qui développe ou limite les exigences d'un enracinement spatial concret et stable* ».

[3] J.-L. Madre. La tarification des transports urbains comme outils de politique sociale, Credoc, 1981.
[4] Ch. Harzo et S. Rosales-Montano, « Tarification sociale et précarité financière », 1994
[5] J. Rémy et L. Voyé. La ville , vers une nouvelle définition. L'Harmattan, 1992.

En termes de mobilité quotidienne, il est aussi intéressant de citer les travaux de O. Domenach et M. Quercy, qui en 1985 [6], notaient qu'on était déjà *« passé d'une situation où les transports collectifs étaient considérés dans une optique de service public […] comme instrument d'une mobilité sociale généralisée à une situation où [ils] sont traités dans une logique de service social […] comme instrument de la mobilité des "captifs", autant dire des exclus de l'automobile […], et ceci surtout en milieu rural et périurbain. […] La captivité définit le social.[…] Les transports collectifs sont un exemple type de la coexistence de l'économique et du social ».*

1.2 Transports, mobilité et intégration urbaine … un nouveau rôle pour les transports, surtout collectifs pour des « populations spécifiques »

L'approche de l'enclavement des quartiers apparaît un peu plus tard, au sein d'un discours très structuré. Ce discours fait apparaître entre autres, une consolidation d'idées qui fondent la politique de la ville en matière de transports, dont certaines font débat, à savoir :

- la formation d'une « conviction politique » nationale et locale, du rôle primordial des transports (voire des transports urbains) comme facteur d'intégration sociale et urbaine. Cette conviction est parfois questionnée au niveau local, malgré des avancées importantes, mais…
- l'exclusion comme phénomène très territorialisé : « la banlieue », les «quartiers DSU », les « quartiers sensibles », les « GPU »… ; sans prendre en compte la dilution du problème
- un bilan négatif, en termes de desserte en transports collectifs, d'infrastructures de transports (bilan souvent contesté par les autorités organisatrices des transports), et la nécessité d'un rattrapage quantitatif et qualitatif dans les « quartiers ». Considérations en évolution, …
- la recherche d'une démonstration de la « spécificité » des modes de vie, d'habiter, de consommer, de travailler et de se mouvoir, de ceux qui sont des « exclus » des transports. Question en débat, surtout en ce qui concerne la spécificité et la norme ou la moyenne.
- la « spécificité » des réponses pour des quartiers particuliers, en termes de tarification, infrastructures, services… Question aussi en débat.
- la prise en compte des problèmes de coûts des déplacements pour les individus, et des politiques tarifaires comme éléments conditionnant l'intégration urbaine et sociale par la mobilité.

[6] O. Domenach, M. Quercy, « Le transport collectif, prothèse sociale ou nécessité économique", Aix, CRET, 1985, in P. Merlin, op.cit.

Derrière ces aspects se concrétise le **rôle essentiel donné aux transports en commun dans le renforcement des liens sociaux[7]. Mais peu d'analyses montrent le lien effectif et direct entre ces objectifs et la diversité des quartiers et des situations.**

Aujourd'hui émergent de nouvelles approches, comme celle du rôle des transports urbains auprès des personnes ou ménages en situation de pauvreté ou grande pauvreté ou « d'une mobilité urbaine pour tous » ou « la lutte contre le facteur d'exclusion que constitue « l'immobilité contrainte » », comme l'explicite la circulaire du 18 avril 2002. Ces nouvelles problématiques se développent in fine toujours au sein d'une vision de distribution inégale ou d'offre inégale des services et infrastructures de transports entre territoires « normaux » et quartiers de la politique de la ville. Il y a en effet, une mise en cause du fonctionnement déséquilibré du système urbain et d'un déséquilibre, voire d'une ségrégation par les transports.

Si les phénomènes d'inégalités territoriales et sociales, voire de ségrégation sont de plus en plus visibles dans les territoires urbains et périurbains, l'interface entre inégalités, transports et mobilité est restée encore très limitée à ce qu'on a longtemps appelé la banlieue, les quartiers périphériques. En effet, la concentration des problèmes socio-économiques dans les anciennes ZUP et aujourd'hui quartiers prioritaires, GPU ou GPV ont justifié ces analyses. Cette « territorialisation » est largement induite par le rapport du CNT (1991) et le rapport de J.-M. Delarue (1991) qui donne de manière directe ou indirecte une priorité à la desserte *« correcte »* des quartiers défavorisés et la pose comme un axe fort de la politique de la ville.

Le début des années 90 est très riche en production d'études, diagnostics, approches différentes sur les transports dans les quartiers dits sociaux, qui eux-mêmes croissaient en nombre au fur et à mesure des affinements des territoires de la politique de la ville. Ils ont été suivis par des analyses plus fines, à la recherche des différences et des spécificités en termes de desserte et de mobilité, par rapport à des quartiers dits normaux ou par rapport à l'agglomération.

Les résultats de ces analyses et diagnostics d'ensemble (plus ou moins fins), montrent bien des caractéristiques en matière de desserte et de mobilité, soit très précises au sein d'une agglomération ou très globalisantes au niveau français. Ce qui contribue à l'idée d'une spécificité globale, sans tenir compte des diversités des situations observées.

L'analyse de l'interface transports, mobilité et « inégalités » s'est longtemps basée sur la « spécificité » des quartiers par rapport aux caractéristiques des populations ciblées et par la concentration de caractéristiques plutôt négatives :

- forte densité de l'habitat et logique « concentrationnaire » du fait des formes du bâti (barres, espaces piétons ou rues en impasse sans ouvertures, mauvaise ou inégale qualité de la construction, dégradation du bâti et des espaces communs, équipements vieillissants ou insuffisants, etc.) ;
- sur-concentration des problèmes sociaux : chômage, chômage de longue durée, chômeurs en fin de droits, précarité, déqualification professionnelle, jeunes en échec scolaire, violence et insécurité, etc. ;

[7] Cf. entre autres, CNT. Transports et exclusion sociale, op.cit; DIV. Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville, 1993 . Colloque « Ouvrir les quartiers », 1993, J.M. Delarue, op.cit.

- enclavement spatial et social qui conditionne, avec le chômage et autres problèmes financiers des ménages, des formes de mobilité spécifiques pour consommer, travailler, se divertir, etc. ;
- faibles dessertes en transports collectifs ou inadaptées aux besoins, induisant une « propension » à « une faible mobilité », faible motorisation.

Aujourd'hui, ces « spécificités » ne peuvent pas être démenties ni validées sans nuances. Ainsi, et ceci est très révélateur, la circulaire du 4 février 2000, relative au champ des déplacements et transports publics dans la négociation des Contrats de ville 2000-2006, aborde cette question dans un cadre de diagnostic : ***« Existe-t-il en matière de déplacement, une spécificité des quartiers prioritaires de la politique de la ville par rapport à la moyenne ? »***

Tout en posant cette question de base, à aborder au sein des diagnostics à réaliser dans le cadre des Contrats de ville, il est assez intéressant de remarquer qu'en 2002 et dans le cadre du programme interministériel « Mobilité urbaine pour tous », cette spécificité n'est pas mise en doute. En effet, à travers une entrée par la mobilité des populations, il explique que *: « La mobilité des populations résidant dans ces quartiers présente quelques particularités : mobilité générale et motorisation plus faibles, restriction géographique des déplacements et prédominance des trajets courts, faible renouvellement des itinéraires, motifs des déplacements moins nombreux, plus grande fréquentation des zones commerciales périphériques des agglomérations. La faiblesse du budget pouvant être allouée par ces ménages constitue un fort handicap et limite leur capacité réelle d'accès à la ville. »*

2. La question de l'accessibilité territoriale et l'exclusion du système des transports

2.1 Besoins et exclusion sociale et financière

Les notions d'enclavement et de « mauvaises dessertes » font débat ou ouvrent à des interrogations permanentes, ainsi que leur lien avec la mobilité. Ce débat est autant conceptuel que technique (en termes de mesure, d'indicateurs, de méthode d'approche). En effet, on observe une demande de clarification de plus en plus importante, par rapport aux questions : enclavement par rapport à quoi ? Comment se mesure-t-il ? Qu'est-ce qu'une bonne ou mauvaise desserte ? Existe-t-il des effets mesurables quant à la mobilité des « habitants » ? Quelle mobilité optimale doivent-ils assurer ? Et d'ailleurs, existe-t-il une mobilité optimale ? Comment évolue-t-elle dans le temps et en fonction de la transformation de la cité ?

Des analyses sur les besoins des habitants des quartiers en DSQ dans l'agglomération lyonnaise, réalisées entre 1992 et 1994[8], ont permis de montrer que malgré l'importance que recouvrent les quartiers de la politique de la ville, certaines nécessités exprimées peuvent concerner également d'autres quartiers de l'agglomération et des habitants *lambda* des quartiers périphériques au centre de la ville et en périphérie de l'agglomération.

Ces besoins concernent :

- la proximité spatio-temporelle (des navettes internes aux quartiers, des fréquences plus importantes des bus desservant les quartiers, des liaisons plus rapides entre sous-secteurs d'une ville) ;
- la mobilité entre banlieues, (demande des fréquences plus importantes mais surtout des lignes de rocades, des lignes diamétrales…) ;
- l'adaptation de la tarification des transports à la mobilité de proximité (demande d'une tarification petits déplacements, petite durée…) ;
- le redéploiement temporel de l'offre (demande d'améliorations des fréquences aux heures creuses, les week-end, après 21h…) ;
- la desserte multi-modale (demande d'une politique intégrant tous les modes de transports, les infrastructures etc., permettant de choisir en liberté les modes et éviter l'enclavement par une desserte mono-modale …).

Il apparaît que ce sont les situations sociale ou géographique, et les niveaux de ségrégation ou d'exclusion, qui donnent à ces demandes (fines dans les études mais présentées ici de manière globale) une valeur pour fonder des politiques spécifiques.

Derrière ces demandes on peut faire une lecture directe et indirecte des problèmes d'accessibilité, voire de qualité de desserte, et non d'offre en termes quantitatifs.

[8] Cf. Études réalisées par S. Rosales-Montano- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 1993.

P. Merlin[9] définit l'accessibilité comme la capacité d'accès à des endroits variés, et cite plus précisément B. Matalon pour qui l'accessibilité est *« l'ensemble des destinations auxquelles on peut se rendre dans des conditions raisonnables de durée, de confort, et de coût »*. On peut aussi la définir comme la *« qualité de la desserte »*. Il pose en somme la question du « droit aux transports ».

Dans ce contexte, on peut noter qu'il existe des différences, voire des inégalités possibles en termes d'accessibilité. Et ceci en fonction du niveau économique du ménage, de la position du ménage, du cadre géographique de l'habitat et du niveau de développement de la région ou site considéré. En France, ainsi que dans la plupart des pays développés, comme l'explique P. Merlin, il semble que le premier critère discriminant est la position par rapport à l'utilisation de l'automobile. En acceptant temporairement cette idée, quatre catégories de personnes peuvent être observées :

- **les affranchis des transports en commun** : il s'agit des personnes qui ont une automobile à leur disposition pour tous leurs déplacements et ne recourent aux transports en commun (ou à la marche à pied) que de façon volontaire ;
- **les captifs potentiels des transports en commun :** en somme, les personnes qui appartiennent à un ménage motorisé, mais qui n'ont pas l'usage quotidien du véhicule ;
- **les captifs absolus des transports en commun :** soit les personnes qui appartiennent à un ménage non motorisé, mais résident en un lieu desservi par les transports en commun ;
- **les exclus du système de transports :** membres de ménages non motorisés et résidant en un lieu non (ou très mal) desservi par les transports en commun.

Ces exclus ont été jusqu'aux années 90, associés au monde rural et périurbain, ou aux personnes handicapées ou très âgées. Après, cette notion a été développée autour des habitants des quartiers de la politique de la ville et des demandeurs d'emploi.

L**'accessibilité** est en lien direct et indirect, avec les coûts des transports, facilitant ou freinant selon les cas, la mobilité.

Au nom de cette accessibilité freinée, réelle ou perçue, mais aussi au nom des coûts des transports et de l'inégalité par rapport aux situations de précarité, s'est forgé un mouvement revendicatif de la gratuité. Ainsi, le **coût des déplacements en transports collectifs est une thématique qui a donné lieu à de nombreuses manifestations et revendications catégorielles** (chômeurs, sans logement, étudiants) à travers des associations et collectifs divers, au nom du droit aux transports. La demande de gratuité dans les transports en commun a été le cheval de bataille de ces associations — très fortement depuis 1993 — pour tous les « précaires » financiers, quels que soient leur statut et localisation résidentielle. Mais pour le moment, il n'existe pas d'analyse fine montrant le lien entre ces aides et la mobilité, au-delà de sa facilitation et d'une tendance à freiner la mobilité, ce qui en soit est déjà important. En effet, le problème n'est pas en fait celui-là, mais de permettre la mobilité, de la faciliter.

[9] P. Merlin, op.cit.

Le rapport du CNT[10] notait que les situations d'insolvabilité sont « souvent amplifiées par l'application de règles de tarification qui excluent fréquemment les populations les plus démunies du bénéfice des tarifs réduits ». Il proposait de désencadrer les tarifs de transports urbains et d'examiner l'opportunité d'une prestation transport dans le cadre du RMI. Cette proposition naît du constat que les tarifs des transports publics urbains sont soumis à un dispositif d'encadrement pour les tarifs de base et non les tarifs sociaux qui peuvent être fixés librement. De ce fait, la diminution de ceux-ci, souhaitable dans une perspective d'insertion, est rendue plus difficile par l'impossibilité de compenser l'effet de cette mesure en termes de recettes par un relèvement du tarif de base encadré.

En 2002, le programme « Mobilité urbaine pour tous », pose comme objectif principal « … favoriser l'adaptation et la diversification du service public de transport, afin de répondre aux évolutions de la mobilité urbaine et améliorer la lutte contre le facteur d'exclusion que constitue « l'immobilité contrainte » … « les projets qui seront soutenus viseront à répondre à certains besoins de déplacements quantitativement trop faibles pour que puisse y correspondre une offre de transport organisée selon les modes d'exploitation classiques, mais dont la satisfaction revêt une forte utilité sociale, prévient ou réduit les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité. Cet objectif sera atteint par la diversité, la complémentarité et la qualité de modes de déplacements réellement accessibles à tous ».

Ce balayage non exhaustif de l'évolution de la prise en considération de l'interface entre inégalités, transports et mobilité est important car il va, comme pour les logements, mener à **poser la question de l'égalité, du « droit aux transports », de la discrimination positive et de l'utilité sociale des transports**.

2.2 Mobilité et exclusion, des faits qui relativisent la perception des inégalités

Afin de comprendre les différences, les inégalités, voire la ségrégation par rapport aux transports et à la mobilité, il est important de situer un cadre général.

L'approche « territoriale » de la mobilité se base sur l'expression de volontés collectives de préservation et d'animation des quartiers ou espaces, où s'expriment à la fois des formes d'identité et des formes de sociabilité. Il y a bien une recherche de revalorisation du sens des territoires, longtemps reléguée au second plan par une logique trop exclusivement circulatoire. Cette analyse est portée par J.-P. Orfeuil, qui en plus, affirme qu'*« en termes de mobilité, cette recherche de valorisation permet de lire le fonctionnement de la ville dans son ensemble, des rapports que les habitants établissent entre eux, des logiques de développement et des logiques de ségrégation, des modes de vie, donc des modes d'accès, des stratégies imposées ou voulues par rapport à la vie quotidienne »*[11].

Quelles sont les observations pour ces vingt dernières années, dans les domaines conjoints des transports et des dynamiques urbaines ?

[10] CNT, op.cit.

[11] J.-P. Orfeuil. « Trois futurs pour la mobilité et la ville », in Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat.

En **1998,** un travail collectif, réalisé sous l'égide du Ministère de l'Équipement, a permis de balayer très rapidement les principales analyses et diagnostics à ce sujet à travers une comparaison des enquêtes[12] de 1982 et 1994, à savoir[13] :

- Une mobilité (nombre total de déplacements par personne et par jour) stable (elle est passée de 3,5 à 3,2). Mais les distances parcourues ont augmenté de 30 %, et les distances entre domicile et travail de 66 % en 12 ou 15 ans.
- Une forte croissance des déplacements motorisés, mais en faveur de l'automobile et aux dépens de la marche et des deux-roues ; l'évolution des transports en commun reste faible.
- Les déplacements internes et à destination du centre sont de plus en plus minoritaires, au bénéfice des déplacements en périphérie (banlieue-banlieue et périurbain), qui progressent.
- Le temps passé quotidiennement en déplacements de proximité reste stable à 55 minutes en moyenne (71 minutes pour l'Ile-de-France, 59 minutes pour les villes millionnaires et 46 minutes pour les autres agglomérations). Ceci est le résultat de l'augmentation des vitesses de déplacements en voiture et de l'aménagement des infrastructures urbaines rapides (autoroutes, fer, métros), qui permettent d'accéder à de plus vastes territoires à durée de déplacement constante.
- La dépense monétaire en transports augmente notablement au sein des budgets des ménages alors que la part du logement semble assez stable.
- La mobilité quotidienne s'accroît avec le niveau d'étude, la possession d'une voiture et le revenu. L'évolution de l'usage de la voiture en tant que conducteur modèle les évolutions de la mobilité, car cet usage est en progrès de 39 % pour l'ensemble des hommes, de 100 % pour les femmes actives. Même pour ceux dont le niveau est très faible, comme c'est le cas des femmes au foyer et des chômeurs, l'évolution est de 120 % pour les premières et de 110 % pour les chômeurs.
- Cette mobilité est ainsi plus faible pour les chômeurs et forte pour les actifs. L'augmentation des distances parcourues (en kilomètres par individu et par jour) entre hommes actifs et chômeurs est inégale : les premiers parcourent 8 km supplémentaires (soit 38 km) entre les deux dates contre + 5 km pour les seconds (soit 20 km). En termes relatifs, les distances parcourues par les chômeurs ont augmenté de 30 % contre 21 % pour les actifs.
- En fonction des modes de déplacement, actifs comme chômeurs parcourent moins de distance à pied ou en deux-roues, tandis qu'ils en parcourent plus en tant que conducteur d'un véhicule : les actifs passent de 22 km à 32 km et les chômeurs de 6 km à 12 km. L'écart demeure entre les deux, mais la tendance à un usage de la voiture pour les demandeurs d'emploi se consolide sur des distances plus importantes. Ces écarts sont aussi importants en terme de budget-temps : celui des hommes actifs reste important avec 70 minutes par jour, mais en chute de 4 % par

[12] Enquêtes nationales transports. La prochaine est prévue en 2007.

[13] Cf. C. Gallez, J.-P. Orfeuil et A. Polacchini. L'évolution de la mobilité quotidienne, croissance ou réduction des disparités ? in MELT, Les transports et la ville, analyses et diagnostics. Actes du séminaire des Acteurs des transports et de la ville, Paris, mars – mai 1998.

rapport à 1982 ; pour les chômeurs le budget-temps actuel de 52 minutes par jour chute aussi, mais de 2 %.

- Néanmoins, si l'on soustrait les distances parcourues lors des migrations domicile-travail, les distances parcourues par les chômeurs sont légèrement supérieures. La mobilité non liée au travail ne se réduit pas avec la baisse des revenus (globalement de – 15 % selon l'INSEE), mais par contre elle peut augmenter dans certains cas : déplacements liés aux démarches administratives, accompagnements et achats (qui correspondent à un report d'activité au sein du ménage) et visites (qui peut remplacer la sociabilité existante sur les lieux de travail).
- Dans la période 1981-1982, un cadre se déplace sur des distances beaucoup plus grandes qu'un ouvrier, avec un budget-temps nettement plus élevé. En 1993-1994, la distance parcourue par un cadre est restée stable (avec un budget-temps très élevé même s'il a diminué entre les deux dates, passant de 88 à 82 minutes par jour). Pour les ouvriers, la distance croît (de 24 km/jour à 27 km) tandis que leur budget-temps reste stable (63-62 minutes).
- Ainsi, les distances parcourues varient considérablement selon les catégories de population et la localisation du domicile. Les disparités de mobilité se confirment entre localisations résidentielles. La distance parcourue par les habitants des villes-centres passe de 15 km à 18 km, celles des banlieues de 18 km à 22 km et pour la partie périurbaine de 19 km à 28 km. Dans les zones de peuplement industriel et urbain (ZPIU)[14], de plus de 300 000 habitants, la distance parcourue en moyenne passe de 17 km à 21 km ; dans la ville-centre elle passe de 15 km à 17 km tandis que dans la partie périurbaine elle passe de 18 km à 26 km. Observons néanmoins que les budgets-temps restent relativement stables, surtout pour les habitants des périphéries et par rapport à ceux des habitants des villes-centres, indépendamment de la taille des agglomérations, et ceci grâce à l'utilisation de la voiture dans des territoires plus aisément circulables.
- Les formes d'emploi conditionnent la nature des migrations domicile-travail : l'apprentissage reste une pratique de proximité (avec des retours fréquents car 58 % des apprentis déclarent faire deux allers-retours par jour contre 37 % de la population active). Ils ont une mobilité quotidienne similaire à celle d'un actif en contrat à durée indéterminée (3,7 déplacements par jour et par personne), sauf qu'ils réalisent 10 km de moins, soit 25 km par jour. Les intérimaires réalisent des missions éloignées de leur domicile (48 km par rapport à 35 km pour des contrats à durée indéterminée, et 77 minutes de déplacements contre 70 pour les contrats à durée déterminée), les titulaires de contrats à durée déterminée ont des comportements proches de ceux des actifs employés à temps partiels et tous deux ont été recrutés à proximité de leur domicile (4,3 déplacements, entre 25-27 km par jour, mais avec 73 minutes de déplacements contre 64 minutes pour les CDI à temps partiel).
- La distance moyenne domicile-travail a augmenté de près de 60 % entre les deux dates, et la proportion d'actifs travaillant à plus de 40 km a presque doublé, passant de 3,1 % à 5,9 %. Ceci est la conséquence de plusieurs phénomènes : métropolisation, suburbanisation, chômage, flexibilité de l'emploi, croissance des

[14] La ZPIU englobe une agglomération principale et sa zone d'attraction.

ménages à plusieurs actifs et permanence résidentielle portée par l'accession à la propriété.

- Plus le budget du ménage est faible, et plus la part des dépenses consacrées aux transports est importante.

Voici donc un portrait, certes à travers des moyennes, de la mobilité au niveau français, une des principales conclusions permettant quand même de souligner l'**existence de différences importantes entre certaines catégories socio-professionnelles et entre territoires.**

Peut-on dire la même chose lorsqu'il s'agit d'analyses concernant les quartiers de la politique de la ville ?

On pourrait dire par exemple, sans trop se tromper, que la mobilité dans les quartiers dits défavorisés, est en principe plus faible dans la mesure où les populations les « moins mobiles » (par exemple chômeurs, jeunes) sont sur-représentées. Plus généralement, le territoire n'a pas la même échelle pour toutes les catégories de population, ce qui a pour conséquence de limiter leur sphère sociale et donc leurs perspectives...

Mais ici se pose la question abordée plus haut par Ph. Estebe, sur la diversité des quartiers.

Tout le problème repose ici, et au niveau national, par rapport au type d'analyse, souvent très marquée par la moyenne et issue des enquêtes ménages, dont la représentativité de la diversité de situations peut être questionnée. Néanmoins, les observations réalisées par différents auteurs dans le temps et plus particulièrement par B. Quetelard, restent intéressantes, et mériteraient d'être plus approfondies dans le temps. Ce dernier, en analysant différentes enquêtes ménages-déplacements de deux agglomérations millionnaires (Lille-1987 et Lyon-1995) – met en évidence certaines caractéristiques de la mobilité, à savoir[15] :

- Les populations des quartiers défavorisés ont des caractéristiques particulières avec notamment une sur-représentation des catégories les « moins mobiles ».
- À caractéristiques identiques (ex. niveau d'étude, âge, motorisation,), les personnes habitant ces quartiers sont généralement moins mobiles qu'ailleurs. Ceci concerne globalement toutes les catégories d'actifs, les étudiants, les chômeurs…
- Contrairement à l'idée qu'on se fait, les habitants de ces quartiers ne sortent pas moins de leur quartier que d'autres. Mais il y a des écarts entre quartiers.
- Ils se déplacent moins pour des motifs associatifs, culturels et sportifs.
- Ils se déplacent nettement moins en voiture (le taux de motorisation est relativement plus faible dans ces quartiers) et plus souvent à pied.

La place des chômeurs dans ces quartiers et au niveau national a permis d'aborder le problème par rapport aux déplacements. En 1995, la recherche réalisée par C. Harzo et S. Rosales-Montano[16] met en évidence pour la première fois, à travers des enquêtes dans

[15] Cf. Bernard Quetelard. "La mobilité dans les quartiers de la politique de la ville : enseignement des enquêtes ménages déplacements de Lille et Lyon. CETE Picardie, in MELT. Transports et ville », op. cit.

[16] Cf. C. Harzo et S. Rosales-Montano. « Chômage et déplacements », Observatoire Social de Lyon et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon. Décembre 1995.

quatre grandes villes françaises et en dehors des approches partielles issues des enquêtes déplacements, la spécificité des déplacements des chômeurs, à savoir notamment :

- une mobilité domicile-travail remplacée par une mobilité tous azimuts ;
- des déplacements irréguliers, tributaires des aléas de la recherche d'emploi ;
- la diminution globale de la mobilité mécanisée, au profit de la mobilité de proximité réalisée à pied.

Au-delà de ces aspects, les approches existantes sont aussi socio-catégorielles, toutes à la recherche d'une analyse fine des spécificités de la mobilité ou accès aux transports des jeunes, des femmes, des femmes immigrées, des populations à bas revenus[17]…

Si ces analyses sont porteuses des renseignements, des études ont montré aussi que **toute extrapolation de ces résultats est délicate**. **Il est nécessaire de ré-interroger ces résultats locaux de manière permanente et en fonction des situations diversifiées.** L'interprétation de la « faible mobilité » est un exemple de ces observations car sa signification en matière d'intégration urbaine est à lier avec un nombre important de paramètres comme la composante sociale et culturelle, les équipements existants dans un quartier, etc.

2.3 Mauvaise offre et enclavement spatial des quartiers sociaux… des affirmations à relativiser

Les priorités affichées par la politique de la ville, le rôle accordé aux transports et le ciblage territorialisé de l'analyse obéissent en fait à une vision assez particulière, certes appuyée sur des cas existants et confirmée dans ces cas par des études et recherches. Si on reprend le rapport du CNT, celui-ci affirme que des « *quartiers sensibles* » qui sont « *mal reliés à certaines zones d'emploi, aux équipements collectifs et commerciaux dont l'implantation n'a pas toujours été fixée à l'origine en fonction de la structure du réseau, bénéficient souvent d'une desserte interne insuffisante, et sont fréquemment victimes d'effets de coupure provenant d'infrastructures diverses* », génératrices en outre de nuisances sonores et d'insécurité.

A ces constats, le CNT en ajoute d'autres comme les inégalités d'accès à l'information, l'exclusion induite par le prix du transport, des inégalités de desserte (soir, week-end et jours fériés) et de qualité de service, voire des problèmes d'insécurité. Les observations apportées par J.-M. Delarue[18] (1991), complètent cette vision de l'époque :

- les ruptures urbaines provoquées par les infrastructures de transit, le manque de « continuité » induit (ex. manque de franchissements) ;

[17] Cf. entre autres : ARCH'URBA, 1996 (Les jeunes des quartiers en difficulté, rapport de recherche DRAST) ; Begag 1995 (Espace et exclusion, mobilité dans les quartiers périphériques d'Avignon, L'Harmattan) ; Missaoui 2002 (à paraître : Usages des espaces pour les jeunes perpignanais) ; G. Pallouncy, 1997 (Les jeunes et les transports collectifs urbains, IHEI)), des femmes (J. Coutras, 1994, Vie familiale et organisation des transports in Plan Urbain), des femmes immigrées (R. Abdelkrim, 1994), des demandeurs d'emploi (C. Harzo et S. Rosales-Montano, 1995) des précaires ou des populations à bas revenus (CETE de l'Ouest, 1996), etc.

[18] Cf. J.M. Delarue, op.cit.

- la fonction du permis de conduire comme « *élément de désenclavement* », en allant même jusqu'à proposer la prise en charge de la formation par l'aide sociale ou par des systèmes de bourses.

Il existe ainsi une vision d'enclavement, de mauvaise desserte, incitant par ailleurs à combler l'insuffisante connaissance des besoins de transport et préconisant de ce fait l'élaboration d'outils de connaissance à l'échelle du quartier. J.-M. Delarue, rapporte en effet que *« les indications recueillies auprès des personnes rencontrées sont, dans le domaine des transports, minces ou inexistantes. On constate bien l'éloignement et l'enclavement de la ville. Mais les conséquences n'en sont guère tirées* ».

En l'absence de connaissances fines[19], systématiques, comparatives, évaluatives, avec des constats précis et des objectifs quantifiés, c'est en fait par une idée qu'on se fait des transports comme *« vecteur d'insertion sociale »*, voire de lutte contre la ségrégation, que l'amélioration des dessertes est prônée, quand il n'y a pas de rattrapage en soi.

Cette idée de l'enclavement a été néanmoins relativisée dans le temps. Citons par exemple le diagnostic évolutif, quantitatif et qualitatif des transports dans les 15 quartiers en DSQ, réalisé en 1993 par S. Rosales-Montano et G. Foulon[20]. Outre des analyses fines sur la mobilité et les besoins ressentis, cette étude montre que, par rapport à l'offre, ces quartiers en général sont loin d'être mal desservis, et qu'une hiérarchie positive et négative entre eux et avec le reste de la ville pouvait se réaliser.

Le problème d'enclavement, voire d'exclusion des quartiers des politiques de la ville par les transports est à relativiser.

N. Racineux[21] conclut aussi dans ce sens, en faisant une analyse de diverses études et recherches : *« Concernant l'offre des transports urbains dans les quartiers sensibles, on observe certes des disparités (des cas d'enclavement géographique, de coupures urbaines et d'offre de transports insuffisante), mais de relatives bonnes dessertes d'ensemble. La question de l'enclavement spatial serait donc à relativiser* ; *l'exclusion socio-économique apparaît plus déterminante. »*

C'est également le cas d'A. Guédez (1995), qui à partir d'une analyse assez fine du concept d'exclusion dans l'agglomération d'Orléans, conclut qu'il n'y a pas réellement de situations

[19] Ce problème reste encore d'actualité comme il a pu être observé par la généralisation des propos. On peut remarquer néanmoins que d'autres démarches plus opérationnelles ont vu le jour et permettent en même temps qu'une connaissance fine des pratiques de déplacement et des besoins de mobilité, apporter des réponses pouvant faire l'objet de simulations avec la participation des exploitants et des usagers réels ou potentiels. Il s'agit d'une « méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande », conçue par C. Harzo *et ali*., de l'Observatoire Social de Lyon, qui a mis ainsi en évidence l'inadaptation des méthodes traditionnelles de connaissance de la mobilité (enquêtes ménages, enquêtes qualitatives réalisées selon les principes du marketing, enquêtes origines-destinations réalisée par les transporteurs) lorsqu'il s'agit de connaître les besoins spécifiques des habitants des quartiers d'habitat social. Ils proposent ensuite et testent une méthode alternative de révélation des besoins latents et d'évaluation prévisionnelle des comportements en matière de transports

[20] S. Rosales-Montano et G. Foulon, La desserte en transports en commun pour les principaux quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise, 1993, Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon et Semaly.

[21] Nathalie Racineux, "Politique de la vile et déplacements", Études et actions, Tour d'horizon thématique. CETE de l'Ouest, in MELT, « Les transports et la ville », op.cit.

d'exclusion spatiale (soit du fait de la proximité des quartiers par rapport au centre, soit grâce à une très bonne desserte en transports collectifs). Elle cible sa réflexion sur la question de l'urbanité des lieux et observe que *« c'est le nombre de personnes qui y viennent qui fonde l'urbanité d'un lieu. Or l'une des caractéristiques des quartiers considérés est que n'y errent que ceux qui y sont assignés »*.

Cette approche de la desserte en transports en commun, tant dans ses diagnostics quantitatifs que qualitatifs, permet de comprendre qu'il y a en effet une diversité de situations et que les demandes de « rattrapage » quantitatif et d'investissement qualitatif pour restructurer ou re-qualifier spatialement ces quartiers sont très différentes.

Il est évident que l'inégalité est relative et qu'elle dépend de plusieurs facteurs. Ainsi, comme le dit E. Préteceille, *« même le quartier le plus enfermé socialement ne doit pas sa fermeture à ses seules caractéristiques internes, mais au moins autant à celles des autres qui ne donnent pas accès à ses habitants »*[22].

Reste le problème de l'accessibilité comme droit aux transports. Et dans cette accessibilité, le coût des transports joue un rôle majeur.

2.4 Inégalités par rapport au coût des transports et des déplacements

Il existe quand même un problème fondamental de coût des transports, indépendamment de la question de la tarification spécifique pour les chômeurs : on sait que la dépense monétaire en transports augmente notablement de manière générale au sein des budgets des ménages alors que la part du logement semble assez stable. Ainsi plus le budget du ménage est faible, et plus la part des dépenses consacrées aux transports est importante. Voilà une pénalisation sociale pouvant avoir un impact sur la mobilité, l'accessibilité, l'intégration urbaine par les transports.

Lorsque le problème de chômage et de précarité se pose dans ces quartiers, il ne se pose pas pour tous, ni de la même manière. Il dépend de la capacité à payer les déplacements pour accéder à la ville, aux emplois, etc. C'est pour cela que des analyses en termes d'accessibilité à la ville et aux territoires pour ces catégories de personnes passent davantage par la réflexion sur la tarification sociale ou les aides diverses aux déplacements. Le problème se pose donc en termes d'aide à la solvabilité financière permettant d'assumer le coût des déplacements.

Parallèlement au phénomène massif de concentration des populations économiquement et socialement fragiles ou défavorisées dans des quartiers de la politique de la ville, existe une pauvreté diffuse aussi bien en centre-ville qu'en périurbain. Or, ces populations, autant que celles qui peuplent les quartiers dits sensibles, sont touchées par les questions du coût du transport, des difficultés d'accès à certaines zones d'emploi, des formes spécifiques de mobilité qu'implique la recherche d'emploi, de la captivité par rapport aux transports collectifs, etc.

[22] E. Préteceille. « La division sociale des territoires urbains. Définitions et méthodes d'analyse de la ségrégation sociale », in Colloque de l'Adef, op.cit.

L'interface transports, mobilité, tarification et précarité financière a été abordée d'une manière très précise au niveau national en 1994, par C. Harzo et S. Rosales-Montano[23]. En effet, ce rapport rend compte de pratiques très inégales en matière de tarifications sociales et d'aides aux transports pour les personnes en situation de précarité financière :

- inégalités entre habitants des différents périmètres de transports urbains, puisque le système tarifaire de chaque réseau est fixé localement par l'autorité organisatrice des transports ; ainsi, les chômeurs peuvent-ils bénéficier de la gratuité du transport dans telle agglomération et payer plein tarif dans une autre ;
- inégalités entre habitants de différentes communes d'un même PTU, lorsque les aides aux transports relèvent de la politique sociale communale, par l'intermédiaire des CCAS ;
- inégalités entre bénéficiaires du RMI, selon le département dont ils relèvent, car l'aide aux RMIstes est le plus souvent du ressort des conseils généraux, et que les pratiques en la matière vont du tout (gratuité) au rien (aucune aide).

A. Begag[24] met en évidence, en 1995 et pour les quartiers périphériques d'Avignon, le caractère prohibitif des **prix du transport collectif,** les **nouveaux besoins de mobilité** pour fréquenter les centres commerciaux périphériques (nouveaux lieux de centralité urbaine), la **place de la « courte distance » dans les modes de vie des jeunes, et l'inadaptation du réseau des transports collectifs à ces pratiques**, etc.

Rappelons également les observations de J.-L. Madre[25] au début des années 80 (cf. plus haut) qui remarque le problème de « mise de fonds » des ménages modestes comme frein réel et potentiel à la mobilité. Il s'agit bien d'un problème fondamentalement économique et financier en lien avec l'emploi.

Comme on a pu l'observer, cette approche de la problématique tarification sociale et du coût des transports et des déplacements en général et du lien avec les questions de précarité en particulier est un soi une approche économique et sociale des inégalités qui dépassent le cadre exclusif des quartiers de la politique de la ville. Et de ce fait cette approche élargit la problématique aux quartiers centraux, péri-centraux, et périurbains non ciblés par ce type de procédures nationales mais qui présentent des caractéristiques de fragilité sociale par la présence des ménages modeste, même non concentrés dans des espaces typés.

[23] C. Harzo, S. Rosales-Montano. Tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux des transports publics de province. Observatoire Social de Lyon et Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (pour le compte de la DTT, DIV, UTP), 1994.

[24] A. Begag, Espace et exclusion, mobilité dans les quartiers périphériques d'Avignon, L'Harmattan 1995.

[25] J.- L. Madre, op.cit.

3. De l'inégalité et de l'enclavement en termes des transports à la lutte contre «l'immobilité contrainte », quel rôle pour les diagnostics ?

Cette synthèse non exhaustive de l'évolution de l'interface transports – exclusion et politique de la ville, est importante car elle permet de mettre en exergue les changements et les acquis globaux. C'est en somme le contexte dans lequel s'intègrent la commande de l'État et la réponse de la FNAU en termes d'expertise exploratoire.

3.1 Transports et mobilité urbaine, un facteur déterminant de lien social et de développement, dans le cadre du renouvellement urbain

A la fin des années 90, une problématique émerge : la question de la mobilité comme signe d'intégration.

La **circulaire relative au volet déplacements dans les Contrats de ville** du 4 février 2000**,** note que *« pour les quartiers relevant de la géographie prioritaire de la politique de la ville**, les transports et la mobilité urbaine constituent un facteur déterminant de lien social et de développement** : ils sont essentiels en matière d'accès à l'emploi, à l'éducation, aux structures de santé, aux pratiques commerciales et culturelles de la ville ; ils constituent de même, un préalable à un développement urbain dynamique et équilibré à l'échelle intercommunale ».*

Et dans une démarche d'incitation à la réalisation du volet déplacement dans les contrats de ville, **cette note pose des questions clés** :

- « Comment permettre à des personnes disposant de revenus modestes, vivant en périphérie et généralement moins motorisés que la moyenne de la population, d'accéder au droit commun de la ville ? »
- « Comment contribuer à récréer de la continuité urbaine et sociale ? »

Effectivement cette note insiste – dans la lettre accompagnant la circulaire - sur la nécessité de traiter la question des déplacements dans ce cadre général : *« La nouvelle génération des contrats de ville comme la précédente, et les grands projets de ville aborderont, là où cela paraît justifié, la question des « déplacements » et la traiteront alors explicitement* ».

Une incitation particulière est donnée dans ce cas à l'élaboration de projets garantissant **l'accès à un service public de transport de qualité, particulièrement dans les domaines de la tarification, de la sécurité publique et de l'aménagement.**

On favorisera aussi – *« au bénéfice des territoires les plus démunis, l'engagement entre acteurs institutionnels, autorités organisatrices de transport urbain et les entreprises de transports* ».

L'association des habitants à l'élaboration et au suivi des programmes de déplacements de proximité (desserte souple, cheminement piétons, signalétiques, information voyageurs, etc.) est attendue dans ces processus stimulés et ceci dans un cadre *« consultatif pérenne ».*

Dans ce cadre, et comme sera explicité dans le suivant chapitre, l'établissement d'un diagnostic local est une nécessité abordée et ceci comme la première étape dans la négociation des contrats de ville et grands projets 2000-2006. En effet, la circulaire du 4 février 2000 note que … *« la réflexion doit s'engager prioritairement sur les stratégies à mettre en œuvre en matière de qualité de service et de desserte des quartiers en liaison avec le renouvellement urbain* ».

Ces diagnostics, en tant qu'états des lieux, indispensables avant toute proposition abordée au sein du Contrat de ville, doivent identifier l'offre et la demande, les dysfonctionnements et les attentes en matière de déplacements.

3.2 « Mobilité urbaine pour tous », un programme autour de la lutte contre le facteur d'exclusion : « l'immobilité contrainte »

En 10 ans, une évolution importante est observable dans l'approche de l'interface transports, déplacements et politique de la ville. Il s'agit de la portée de la notion de « mobilité » … Cette notion dépasse les notions de déplacements, d'usage, de demande exprimée, de flux individuels ou massifiés … Elle pose la question importante de la compréhension des déplacements, des usages des transports et des besoins tant au regard des pratiques et des comportements sociaux, que des stratégies de déplacements individuelles ou collectives (au sein d'un ménage mono-nucléaire ou élargi), ou de la question essentielle du « droit aux transports », et de son « minimum social » … Se pose aussi la question de quelle « mobilité minimale » faut-il assurer et par qui ?

Cette évolution peut être lue à travers l'intitulé et le contenu des deux programmes interministériels en lien avec les transports publics : « Transports et intégration urbaine » en 1996 et « Mobilité pour tous » en 2002.

Après le soutien en 1996 à des projets locaux permettant de mieux intégrer les habitants des quartiers de la politique de la ville à l'agglomération, par l'offre, la tarification, les emplois …, le programme « Mobilité pour tous » - lancé par la **circulaire du 18 avril 2002** - propose de soutenir des projets de services de transports innovants en faveur des quartiers prioritaires de la politique de la ville et de leurs habitants.

Ce programme a pour objectif principal « de favoriser l'adaptation et la diversification du service public de transport, afin de répondre aux évolutions de la mobilité urbaine et améliorer la lutte contre le facteur d'exclusion que constitue « l'immobilité contrainte ». Ainsi les projets sélectionnés doivent viser *« à répondre à certains besoins de déplacements quantitativement trop faibles pour que puisse y correspondre une offre de transport organisée selon des modes d'exploitation classique, mais dont la satisfaction revêt une forte utilité sociale, prévient ou réduit les situations d'exclusion générée par les obstacles à la mobilité »…*

Par ailleurs, on y note que *« l'évolution de la mobilité urbaine et le facteur d'exclusion que constitue « l'immobilité contrainte » rendent nécessaires l'adaptation et la diversification d'un « service public de transports » contribuant fortement à la cohésion sociale et territoriale, afin de garantir à tous l'accessibilité aux services publics et à l'ensemble des activités urbaines ».*

Voici le cadre actuel de la réflexion sur l'interface transports et politique de la ville et de la problématique des « services à la mobilité »

La notion « d'immobilité contrainte » renvoie à l'absence d'un univers de choix modal et peut aussi renvoyer par opposition à une notion aussi importante : la « mobilité contrainte », qui elle-même peut recouvrir un facteur d'exclusion aussi en terme de déficit d'univers de choix.

On parle en effet des catégories sociales exclues d'un système leur permettant une mobilité (globalement ceux sans voiture et mal ou pas desservis par les transports en commun), mais quel type de mobilité est privilégié ?

Cette circulaire incite essentiellement à l'amélioration de transports collectifs, l'intermodalité étant envisagée dans le cadre d'investissements favorisant le fonctionnement et la qualité de service des transports collectifs, tels la « création ou l'aménagement de cheminements piétons situés à proximité des arrêts de transports en commun et permettant d'y accéder ». Les investissements nécessaires à la réalisation du réseau cyclable structurant ne sont pour leur part pris en compte qu'au « niveau de l'agglomération , à l'exclusion de la desserte fine des quartiers» (article A.II.4). La nouveauté vient de ce qu'elle encourage également le développement de solutions complémentaires ou alternatives motorisées (type : services à la demande, co-voiturage, auto-partage).

3.3 Quelles méthodologies et quels outils pour saisir et analyser les besoins et les services à la mobilité ?

Depuis le début de ce travail, la réponse à des questions essentielles est posée par les acteurs interrogés, comme, par exemple, la nécessité de clarifier et faire partager les questions clés autour desquelles va se construire un diagnostic (ou des diagnostics), la nécessité aussi d'une commande et d'un portage politique (qui politiquement porte la nécessité de ces diagnostics et de la recherche de réponses aux demandes ?) … La nécessité d'une démarche analytique multidisciplinaire et à différentes portées territoriales est aussi avancée, comme seule garantie d'une cohérence dans la ou dans les réponses …

Mais se repose aussi la question de la spécificité des quartiers des politiques de la ville par rapport aux autres quartiers de la ville et de l'agglomération, face aux transports, aux infrastructures, à la communication, à la tarification … et à l'automobile. **Quelle bonne desserte ? Mais aussi : qu'est-ce une bonne desserte dans ces quartiers ? Voire faut-il une « bonne desserte spécifique » ?**

La notion de captivité par rapport aux transports motorisés est importante dans ces réflexions : captivité par rapport aux transports collectifs mais aussi à la voiture pour certaines activités …

Toute cette problématique repose sur la qualité des approches en amont sur lesquelles vont se fonder les actions, l'ensemble dépendant en somme du diagnostic.

En effet, tant le rapport du CNT que le Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans le Contrat de ville, ou le programme « Transport et intégration urbaine », ou encore le programme « Mobilité pour tous », donnent tous une **priorité au diagnostic.**

Que ce soit le diagnostic de situation, l'état de lieux, le diagnostic comme élément d'une négociation, etc., tous sont essentiels.

Une apparente absence de diagnostic appréhendé par une absence forte de volet déplacements dans les Contrats de ville a fortement incité à une réflexion autour de la méthodologie et des indicateurs utilisés. Reste encore à savoir s'il s'agit d'un **problème d'ordre méthodologique et de connaissance ou plus un problème de portage politique et social…** Cette expertise penche en conclusion plus sur cette dernière hypothèse.

Quelles méthodologies et quels outils sont utilisés pour se saisir des besoins et des services à la mobilité qui sont loin d'être aussi homogènes que l'on imagine ? Comment diagnostiquer et analyser des situations aussi différentes entre quartiers de centres denses et quartiers dans le périurbain ? Entre quartiers aux compositions sociales et professionnelles différentes ?

Faut-il des « services » spécifiques à la mobilité ? Lesquels ? Pour quelle mobilité ? Pour qui ? Les réponses sont loin d'être simples car il y a encore difficulté à se saisir des objectifs clairs.

Du point de vue méthodologique, nombreux diagnostics (complets ou partiels) existent et une batterie très importante de variables ou des éléments de connaissance et des méthodes a été utilisée. Ces approches développent des méthodes spécifiques adaptées au sujet et à l'objet de l'étude.

Malgré ces apports, il n'existe pas une vision d'ensemble, dynamique et partagé– national et local - sur l'état des transports et des services à la mobilité dans les quartiers de la politique de la ville et dans le cadre des politiques d'agglomération. En effet, les premières approches étaient souvent partielles et très empreintes d'une vision d'inégalité de fait et permanente des services à la mobilité dans ces quartiers. Aujourd'hui, ces approches semblent être modulées et parfois questionnées, car les choses ne sont pas si tranchées.

Les nouvelles formes de connaissance doivent prendre en compte une multiplicité d'entrées qui sont loin d'être homogènes. En effet, la conception d'une méthodologie permettant de saisir les besoins, les évolutions des « services » à la mobilité (offre tous modes, communication, information, tarification etc.) et les réponses, doit prendre en considération la complexité du phénomène et des évolutions. Parmi ces complexités, on trouve en première ligne, l'hétérogénéité sociale, économique, urbanistique, etc. des « quartiers », et de ce fait l'hétérogénéité des situations et des besoins par rapport aux transports et aux déplacements.

A titre d'exemple, Ph. Estebe[26] montrait déjà en 1993, et à partir des analyses INSEE, cette **« hétérogénéité » des dits quartiers** :

- 20 % des quartiers avaient une **présence dominante de retraités en maison individuelle** (situés plutôt dans le Sud-Est, le Nord et le grand Ouest) et correspondent en général à l'habitat ouvrier traditionnel des régions d'industrie manufacturière ou aux habitats à la limite de l'auto-construction des secteurs péri-centraux de la conurbation méditerranéenne ;
- 20 % des quartiers, surtout localisés en Île-de-France et en Nord-Pas-de-Calais, se caractérisaient par une **forte présence d'actifs et de familles mono-parentales en**

[26] Philippe Estebe. « Question urbaine : quelle est la question ? » in VEI Enjeux, n° 124, mars 2001

logement social. 70 % des ménages résident en HLM, avec une présence moindre d'étrangers et une **sur-représentation des actifs**, par rapports aux autres quartiers ;

- 20 % des quartiers se caractérisaient par la **présence de familles nombreuses en logement social.** Les actifs étaient plus nombreux que dans la moyenne des quartiers, les familles mono-parentales en même proportion, mais les familles de 3 enfants et plus sont très présentes. Par ailleurs **les étrangers se situaient bien au-dessus de la moyenne** des quartiers ; 80 % des ménages habitent en HLM et 15 % des logements sont surpeuplés, 60 % des actifs sont ouvriers. Ces quartiers étaient très régionalisés : Île-de-France et région Rhône-Alpes (24 des 39 quartiers et 49 % de la population).

Une autre manière d'aborder cette « hétérogénéité » était aussi avancée dans ce cadre. Ainsi, lorsque l'INSEE prend en considération les emplois des habitants, cinq types de quartiers apparaissent :

- **35 % de la population totale des quartiers prioritaires en France en 1993 habitait dans des quartiers caractérisés par une forte présence d'emplois stables, un taux de chômage inférieur à la moyenne des quartiers (14 % en moyenne), et une proportion de chômeurs de longue durée inférieure à la moyenne.** Les emplois étaient plus stables et moins précaires, les employés étaient plus nombreux que les ouvriers, les étrangers représentent environ 20 % de la population active. Ces quartiers se localisaient plutôt en Île-de-France et en Alsace.
- Dans **certains quartiers, dominent les ouvriers de type artisanal, les employés de petites entreprises, cohabitant avec des salariés de la fonction publique nationale et territoriale**. La population active y est relativement plus jeune que la moyenne, mais elle est plus souvent au chômage (24 %) et occupe plus fréquemment des emplois précaires (15 %). Les étrangers y sont plus rares que dans la moyenne des quartiers. On les trouvait dans le grand Ouest (Aquitaine, Bretagne, Midi-Pyrénées et Poitou-Charente).
- 13 % de la population des quartiers de la politique de la ville se concentre dans les quartiers à forte proportion de jeunes de moins de 25 ans dans la population active, non diplômés (43 % des 15 ans et plus), part importante d'emplois précaires et un taux de chômage qui atteint 40 % de la population active. Concerne les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.
- Les quartiers abritant des cadres et des salariés de l'État avec emplois stables et un chômage inférieur à la moyenne (10 % des quartiers, soit 43 quartiers). Localisés plutôt en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.
- Enfin, des quartiers regroupant des indépendants, des employeurs et des retraités (5 % de la population des quartiers, soit 31 quartiers) sont situés plutôt en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Ces analyses montrent bien la **difficulté à globaliser une réalité aussi diverse**. Dans ce sens, Ph. Estebe observe que, bien que l'image de la banlieue domine derrière le mot « quartiers », la plupart de ceux-ci se trouvent dans la commune-centre de l'agglomération (ex. Toulouse, Brest, Nantes, Marseille, Strasbourg…).

D'autres « géographies » peuvent être ajoutées comme celle des ZUP, mais aussi des habitats ouvriers classiques, des meublés et des logements précaires résiduels, des îlots de pauvreté dans des quartiers socialement mixtes, et même des cités qui n'ont pas

d'indicateurs spécifiques en lien avec la pauvreté. On peut aussi aborder une autre typologie des quartiers à savoir :

- Les **quartiers emblématiques et historiques de la politique de la ville :** anciennes ZUP, massives, denses, regroupant des familles nombreuses, d'employés et d'ouvriers, avec une proportion élevée d'actifs, de jeunes et d'étrangers et un taux de chômage et de précarité relativement faible par rapport à la moyenne générale des quartiers conventionnés. Ils sont plutôt en Île-de-France et en Rhône-Alpes, mais la plupart des métropoles régionales en possèdent au moins un.
- Les **quartiers d'habitat social de l'Ouest**, regroupant plutôt des employés, avec une présence relativement forte de la fonction publique, un taux de chômage et de précarité plus élevée que dans les autres « ZUP », mais moins massif et moins visible, avec moins d'étrangers d'origine.
- Les **quartiers ouvriers de la grande industrie manufacturière**, peuplés essentiellement d'une population française (souvent d'origine étrangère mais pas du Maghreb), vieillissante et en cours de dépeuplement.
- Les **quartiers insalubres, vétustes et précaires de certains centres-villes**, notamment dans le Midi (mais aussi dans le Nord), où cohabitent petits travailleurs indépendants et travailleurs intermittents, logés dans des meublés ; ou propriétaires ou locataires, vivant dans une précarité proche (ou en dessous) de la pauvreté.

Même si cette analyse date d'une dizaine d'années et qu'il serait intéressant de la réactualiser au regard des évolutions sociales, économiques, politiques, financières, etc., elle montre l'existence d'une **diversité globale qui permet de rendre compte de l'ambiguïté qu'il y a à réduire le langage aux caractéristiques des quartiers les plus emblématiques**.

Ceci est important du point de vue méthodologique dans le cadre de tout type de diagnostic et des réponses en termes d'offre et d'autres services à la mobilité. En effet, si l'on reste à une image uniformisée de la réalité, les réponses et les évaluations des politiques publiques peuvent s'avérer biaisées.

Reste quand même un travail important à faire, dans cet effort méthodologique de « diagnostiquer » … répondre aux questions essentielles dans la production de la connaissance et des orientations **: Y-a-t-il un problème méthodologique dans le portage du volet déplacements dans les Contrats de ville (et dans autres procédures aussi) ou y-a-t-il un problème de portage politique et social de la question des transports et déplacements ?**

2ème PARTIE :

LA QUESTION DES DIAGNOSTICS TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS, UN BILAN COMPLEXE

Depuis le début des années 90, l'État incite à la réalisation des diagnostics dans tous les quartiers de la politique de la ville. Les raisons ont été développées d'abord par le rapport du CNT de 1991 « Transports et exclusion urbaine » et confortées par la suite par le « Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville » réalisé par la DIV en 1993.

Aujourd'hui, dans le cadre de différentes circulaires, comme celle de la DIV-DTT relative au volet déplacement des contrats de ville, les différentes Directions de l'administration centrale demandent au CERTU, l'élaboration d'une méthodologie pour la réalisation de diagnostics dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville sur les déplacements concernant les quartiers et en particulier leurs habitants. Il s'agit ainsi de ***proposer des méthodologies et des outils pour caractériser l'offre, afin de faciliter des diagnostics déplacements dans les quartiers en contrat de ville.***

Cette demande naît des observations de base au niveau de l'État, en particulier : une certaine lacune dans la prise en compte de la problématique déplacements dans les Contrats de ville. Et par induction (réelle ou apparente) d'une certaine absence de diagnostics de base.

Si cette lacune du volet transports dans les contrats de ville est incontestable, l'absence de diagnostics partiels ou complets est plus difficile à affirmer.

L'objectif de cette partie de l'expertise est de replacer la question de la démarche méthodologique du diagnostic dans la commande politique et sociale exprimée, puis de présenter une typologie des diagnostics existants et d'avancer de recommandations adaptées à cette démarche exploratoire.

Étant donné le caractère exploratoire de la mission, nous nous sommes concentrés principalement sur le ***niveau de connaissances en la matière apporté par les Agences d'urbanisme.*** *Pour ce faire nous avons* ***diffusé un questionnaire*** *où il a été posé la question sur l'existence des contrats de ville, des volets de transports et de la problématique abordée. Ensuite, une* ***enquête supplémentaire*** *a été effectuée auprès du club de transport de la FNAU pour approfondir la question. Et enfin, la perception de l'état actuel des déplacements et transports est complétée par des réponses reçues lors des* ***entretiens réalisés auprès des différents acteurs****.*

En ce qui concerne la détermination de typologies de diagnostic, on s'est appuyé sur la ***recherche documentaire spécifique,*** *issue de sources diverses : les références retrouvées dans le centre documentaire de l'Agence d'urbanisme de Lyon, les références des Agences de Saint-Étienne et de Troyes, des documents cités dans les questionnaires diffusés aux agences d'urbanisme et des documents conseillés par les personnes interrogées.*

Afin de donner une cohérence à la lecture des études contenant des diagnostics, une ***base de données*** *a été conçue avec des* ***paramètres*** *à déterminer pour chaque document consulté. Cette grille de lecture a abouti à la conception de* ***fiches d'exemples*** *concrets dont l'analyse a rendu possible la définition de types de diagnostics.*

4. Les diagnostics transports et déplacements : objectifs, rôles et moyens définis … Efficacité des résultats ?

4.1 La nécessité de réaliser des diagnostics … pour quels objectifs ?

Les principales raisons évoquées pour développer des analyses sur la problématique politique de la ville et transports sont les résultats des analyses de terrain effectués par les experts du CNT»[27]. En effet, après l'analyse au niveau d'une agglomération des structures et logiques d'offre des réseaux, des contextes d'exploitation, etc. et la traduction dans un échantillon de quartiers en développement social, le CNT observe qu'il peut exister des impacts possibles en termes de qualité de desserte et d'enclavement de ces quartiers. Il met ainsi en exergue la nécessité de la **« mesure de l'enclavement** », et les formes possibles d'évaluer celle-ci (par l'analyse des tracés, de l'accès (services et temps d'accès) aux zones d'emploi, aux équipements collectifs, aux établissements d'enseignement, aux centres commerciaux, aux centres secondaires de l'agglomération, … mais aussi par l'analyse des dessertes internes, les effets de coupure par les infrastructures de transit, par l'information des usagers, le prix des transports, les horaires et fréquences de dessertes, la sécurité.

A partir de ces approches et par une analyse des problèmes existants ou possibles, des dysfonctionnements existants dans certains quartiers, le CNT conclut à la nécessité d'**observer, analyser, comprendre et résoudre ces problèmes, surtout car ils apparaissaient spécifiques par rapport au reste de situations urbaines.** Les conclusions de cette phase étaient importantes : *« En résumé,* ***les quartiers défavorisés se caractérisaient par une accumulation des dysfonctionnements que l'on ne constate généralement que de façon sporadique sur d'autres zones de dessertes****. Or dans une société comme la notre où la spécialisation géographique des fonctions est fortement marquée,* ***le branchement – dans des conditions normales – à un réseau de transport efficient*** *n'est-t-il pas devenu aussi vital que le raccordement au réseau d'eau et d'électricité,* ***de qualité identique pour tous*** *».*

C'est dans ce cadre que le CNT propose 10 axes de travail, et parmi ceux-ci, l'axe n° 2 incitait à **développer les moyens de connaissance des besoins de déplacements** au niveau des quartiers. On préconise ainsi par exemple que le CETUR (aujourd'hui CERTU) « *pourrait être mandaté pour élaborer* ***une méthodologie et des instruments à usage des acteurs locaux*** *(mise au point des* ***indicateurs pertinents****,* ***cartes isochrones****,* ***guide d'enquête****)* » et que *« …dans le cadre de la politique de recherche urbaine,* ***des études sociologiques*** *devraient être engagées sur les phénomènes* ***de mobilité et d'exclusion*** *».*

Par ailleurs, l'axe n° 4 qui incitait à mieux articuler politique de développement social urbain et politique de transport, préconisait qu'au **niveau des diagnostics** on puisse « ***ménager de manière obligée dans tout diagnostic social urbain subventionné par le***

[27] Pour rappel : les approches développées par le CNT ont été le résultat d'un travail de terrain conduit par des experts sur un nombre restreint de quartiers, situés majoritairement en périphérie des centres-villes des agglomérations. Cette démarche tentait de couvrir la diversité des types d'habitat et s'y référant à la qualité de la desserte par le réseau, et de ce fait, 3 types de situations **– non exhaustives** – ont été analysés : quartiers d'habitat social « peu ou mal desservis », quartiers d'habitat ancien insérés dans le tissu urbain et quartiers d'habitat social « bien desservis ». A noter que le rapport souligne que ces réflexions ont été conçues *« sans prétention d'une réflexion générale sur la notion même de quartier sensible et des populations défavorisées ».*

fonds social urbain (FSU) un chapitre « transports et déplacements » et qu'en ce qui concerne la prospective, le Plan de déplacements urbains (PDU) des agglomérations ayant des quartiers en DSQ ou convention de quartier, « *devrait afficher pour* ***objectif prioritaire le désenclavement*** *de ces quartiers et les moyens financiers pour les relier à la ville ».*

Dans ce même axe, et en ce qui concerne les programmes de développement social urbain, il était proposé que *« **tout programme d'actions mis en place sur des quartiers** faisant l'objet d'une convention de développement social avec l'État **devra comprendre un volet déplacement, répondant à deux objectifs majeurs : désenclaver le quartier, mieux le relier à la ville et améliorer la qualité du service aux habitants du quartier par les différents prestataires de services**. S'agissant des transports collectifs, ce programme négocié avec les autorités organisatrices de transports en commun, les responsables de la voirie et les exploitants, comportera en tant que besoin des actions physiques (**améliorations de certaines dessertes, confort de l'attente, aménagements de sécurité**, etc.), des actions d'exploitation (horaires, tarif…) et des actions de communication et d'accueil, notamment en direction des publics les plus défavorisés ».*

Dans le même rapport, ces propositions sont allées un peu plus loin au niveau des programmes d'intervention, car **il était même conseillé que la Direction des transports terrestres réalise un bilan sur la prise en compte de la desserte des quartiers dégradés dans les contrats de modernisation**. Dans ce même cadre, on préconise aussi que l'on puisse définir un programme prioritaire de *« modernisation des dessertes sensibles »* et que les objectifs d'insertion sociale puissent être pris en compte lors de l'attribution des subventions de l'État au transport collectif en site propre.

Le transport urbain – limité aux transports en commun – devient ainsi un « vecteur d'insertion sociale », car *« **l'accès à un mode de transport adapté** dans ses **fréquences** et ses **destinations** conditionne de façon décisive notamment **l'accès à l'emploi qui est un objectif qui doit être satisfait en première priorité** ».* De ce fait, les principaux objectifs avancés sont les suivants :

- renforcer la priorité politique au niveau national et local de la desserte des quartiers sensibles ;
- mieux connaître les besoins de transport au niveau des quartiers, à travers une meilleure connaissance et approfondissement des principaux **indicateurs d'enclavement** : **« taux d'autonomie »** des quartiers en équipements de proximité, **« taux de mobilité de la population »** (même si l'interprétation de ces mobilités est ambiguë), et **« taux de motorisation des ménages »** (à croiser avec la localisation du quartier, la pauvreté, etc.).

4.2 Avant d'entreprendre un diagnostic : nécessité de définir le ou les rôles assignés aux transports dans la lutte contre l'exclusion

C'est dans ce contexte d'une vision d'enclavement et d'exclusion par rapport aux transports, qu'a été par la suite pensé le « Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville », réalisé par la DIV et les autres acteurs nationaux et locaux. Son sous-titre – « ou ce dont il faut se souvenir pour élaborer ce volet » est assez significatif car il synthétise la quasi-impossibilité – tout au moins à l'époque, et selon les experts mobilisés - de « normer » un diagnostic et d'indiquer les « indicateurs pertinents ».

Il est très important de noter que le Mémento observe, en avant propos, que le ***« rôle des transports est différent selon la situation géographique du quartier, son éloignement de la ville-centre, des services urbains, ses liens à la ville »*** et *« **qu'avant d'entreprendre un***

diagnostic transport il est fondamental de définir le ou les rôles qu'on assigne aux transports dans la lutte contre l'exclusion ». Ces rôles – qui induisent des connaissances plus fines - ont été avancés :

- ***« pour répondre aux besoins de déplacements »***, d'une population « spécifique » (chômeurs, actifs avec des horaires décalés), avec des besoins de liaison inter-quartiers de banlieue, effectuant de déplacements non réguliers, ayant nécessité de dessertes le soir, d'une tarification adaptée, d'une meilleure communication des horaires, itinéraires … besoin d'une réponse adaptée (avec réflexion préalable) différente de celle faite en moyenne pour une population moyenne (voire plus onéreuse que les réponses traditionnelles) ;
- ***« pour lutter contre l'isolement de certains quartiers »***, par le fait que des formes urbaines produisent un ***enclavement social et spatial et des difficultés de déplacements***. « *Les transports peuvent, en liaison avec les services publics locaux, contribuer à éviter cette déchirure du tissu social par la vertu intégratrice de leur présence … dans la mesure où cette présence assure le maintien du service public sur tout le territoire et représente de ce fait … la continuité de l'Etat, une référence au principe républicain de l'égalité devant les services publics* » **…** Il s'agit en somme d'un **« rôle civique » …**
- ***« pour valoriser les quartiers »***, car « *les transports et les voies d'accès peuvent participer à la valorisation des quartiers par la facilitation des échanges qu'ils induisent avec le centre-ville, les zones d'emploi, les équipements collectifs* »…
- ***pour fabriquer de la ville***, car *« les routes, les infrastructures de transports en commun, leurs stations et gares sont des éléments constituants de l'espace urbain* »…

Ces rôles se retrouvent aujourd'hui complétés par des approches de mobilité. Ainsi la lettre d'accompagnement de la circulaire du 4 février 2000 sur le volet déplacements dans le Contrat de ville, note que *« pour les quartiers relevant de la géographie prioritaire de la politique de la ville, les transports et la mobilité urbaine constituent un facteur déterminant de lien social et de développement … ils constituent … un préalable à un développement urbain dynamique et équilibré à l'échelle intercommunale* ».

Compte tenu de la diversité des situations abordées et des rapports différents que les quartiers entretiennent avec les transports, tous ces rôles ont été définis et accordés. Ceci influera comme on le verra par la suite, sur la multiplicité des approches en termes de diagnostics, des méthodes, des éléments de connaissance.

En effet, les diagnostics qui se réaliseront – partiels ou complets – se basent sur des problématiques précises :

- **le transport urbain** – limité encore souvent aux transports en commun – est un « **vecteur d'insertion sociale et spatiale »**, notamment dans son rôle d'**accès à l'emploi qui lui-même est un objectif qui doit être satisfait en première priorité** ». Il est aussi vecteur de requalification urbaine, … ;
- **la certitude qu'il existe une spécificité des quartiers** (et donc un phénomène d'exclusion), car l'accumulation des dysfonctionnements constatés dans ceux-ci, n'apparaissent généralement que de façon **sporadique** sur d'autres zones de dessertes ;
- **l'égalité de la desserte en transports**, à assurer à « l'identique » comme pour les autres services (eau, électricité…) … « la mobilité urbaine pour tous » ;
- **« l'immobilité contrainte »,** facteur d'exclusion **;**

- **« l'utilité sociale » de la satisfaction des besoins** quantitativement faibles par des dessertes spécifiques,
- **…**

4.3 Un « diagnostic de situation », pour agir sur des objectifs précis

La démarche du Mémento réalisé par la DIV incite à la réalisation et la généralisation des diagnostics permettant non seulement de connaître mais surtout de fonder les actions programmatiques du Contrat de Ville.

Ainsi, **« …** *il convient de* ***partir d'un diagnostic de situation*** *et d'agir au niveau de l'agglomération et au niveau des quartiers pour* :

- *susciter un projet urbain à partir d'une amélioration des moyens de déplacements*
- *améliorer les liaisons des quartiers vers le centre de l'agglomération*
- *assurer la desserte interne*
- *relier les quartiers entre eux de périphérie à périphérie*
- *traiter les coupures (voies routières, ferrées…)*
- *améliorer l'information des usagers en tenant compte des populations concernées (langue…)*
- *adapter le système de tarification – tarifs sociaux*
- *adapter les horaires et fréquences en portant une attention particulière aux dessertes de soirée et de week-end souvent insuffisantes*
- *améliorer la sécurité sur le réseau (agents accompagnateurs, comités de prévention, police, … sécurité routière) »*

4.4 Les diagnostics déplacements-transports, première étape dans la négociation des contrats de ville et grands projets de ville 2000-2006. Quels objectifs ?

La circulaire du 4 février 2000 pose très clairement que l'établissement d'un diagnostic est la première étape dans la négociation des Contrats de Ville et des grands projets, car les transports et la mobilité sont un facteur déterminant de lien social et du développement.

Des questions clés sont posées dans ce contexte afin de guider le diagnostic : *Comment permettre à des personnes disposant de revenus modestes, vivant en périphérie et généralement moins motorisées que la moyenne de la population, d'accéder au droit commun de la ville ? Comment contribuer à recréer de la continuité urbaine et sociale ?* Il conviendra de répondre à celles-ci **« là où cela paraît justifié »**.

Cette circulaire incite ainsi à *« entreprendre une réflexion locale (quartiers) sur les questions de déplacements à résoudre, au regard d'une* ***part des diagnostics déjà élaborés*** *et d'autre part des compétences des différents acteurs. La réflexion doit s'engager prioritairement sur les stratégies à mettre en œuvre en matière de qualité de service et de desserte des quartiers en liaison avec le renouvellement urbain. »*

De ce fait, la nécessité d'un diagnostic local sous forme d'un ***« état de lieux »*** apparaît comme indispensable avant la formulation des propositions d'actions.

Les objectifs de ce diagnostic « version 2000 » étaient globalement les mêmes qu'au début des années 90 (identifier l'offre et la demande, les dysfonctionnements et les attentes en matière de déplacements), mais cherchent à répondre à des questions plus précises comme :

- *« Quelles sont les attentes (exprimées ou latentes) en termes de déplacements de proximité et ceux atypiques aux motifs, par exemple, d'horaires décalés, de journées fractionnées ou de loisirs ?*
- *Comment les espaces de déplacement sont-ils aménagés (stations/gares, cheminements piétons, signalétiques, signalisations, éclairage public, mobilier urbain, etc.) ?*
- *Comment s'intègrent-ils à leur environnement urbain, sont-ils entretenus ?*
- *Existe-t-il des coupures urbaines, des phénomènes avérés d'insécurité routière, d'intrusion visuelle, de nuisances sonores, etc. ?*
- *Qu'en est il des espaces en reconversion (voies ferrées, gares et espaces industriels, désaffectés, berges et fiches portuaires), comment valoriser leurs potentialités d'usage ?*
- *Quelles sont les conditions d'accès aux espaces de service public de proximité, aux centralités urbaines secondaires, aux zones d'emplois périphériques et aux pôles de développement ?*
- *Existe-t-il une continuité de déplacements (multimodalité) pour l'ensemble des modes (piétons, cyclistes ou motorisés) ?*
- *Enfin plus généralement, comment caractériser des éléments qualitatifs aussi déterminants que le temps, le confort, la sécurité, l'accessibilité tarifaire et le coût des déplacements ? »*

On constate aussi des changements dans les perceptions. Ces changements se reflètent dans une question posée : « Existe-t-il en matière de déplacement, une spécificité des quartiers prioritaires de la politique de la ville **par rapport à la moyenne de l'agglomération** ? ». Cette question est fondamentale car elle prend acte des réflexions sur le lien réel entre « mauvaise desserte » et quartiers défavorisés.

D'autres changements se situent dans la manière de présenter les actions et propositions. Elles ne sont pas tellement éloignées des problématiques du début des années 90, mais mettent davantage l'accent sur le fait que les diagnostics transports sont à faire globalement là où il est nécessaire de le faire, puis que des actions pourront être mises en œuvre « … *à partir du diagnostic et en fonction des objectifs retenus avec les autorités organisatrices de transport et les services de l'État.* ». A titre d'exemple, ces actions pourraient être :

- En termes de services : *améliorer l'offre en augmentant les fréquences de passages, les amplitudes de service ; rendre attractives les conditions de liaisons de la gare à la station la plus proche et aux équipements publics du centre ville, ceci particulièrement en soirée et le dimanche ; rechercher des solutions souples de transports urbains et des formes nouvelles d'exploitation de proximité associant les habitants, mobilisant des régies de quartiers ou des entreprises d'insertion ; optimiser les supports signalétiques, d'information voyageurs (pas uniquement sous forme écrite) ; favoriser la création de points d'accueil multi-services.*

- En termes d'aménagement *: envisager la requalification des quartiers prioritaires par des liaisons internes (cheminement piéton, desserte de proximité, etc) ; favoriser la continuité du déplacement par des aménagements de voirie améliorant le confort du déplacement, la continuité modale, la vitesse commerciale des transports collectifs urbains ; préparer le "foncier d'accueil" à partir des points de ruptures urbaines (territoires en friches) pour recréer des perméabilités, étendre les centralités, établir de la continuité urbaine ; requalifier les boulevards urbains.*

Par ailleurs, on considère que la réalisation des espaces ou services de déplacement encouragera les stratégies à vocation plus explicitement "sociale", avec notamment :

- l'insertion par l'emploi des jeunes actifs issus des quartiers prioritaires (emplois directs et induits),
- la mise en œuvre de politiques tarifaires adaptées et aux formes de titres non discriminantes ; l'humanisation pour assurer sécurité et convivialité du service et des espaces publics,
- la création de "plates formes" de services ou de médiation.

Au-delà de ces aspects, cette circulaire laisse apparaître quelque chose de très important : elle reconnaît l'existence de démarches de diagnostics divers et variés, qui sans être systématisées peuvent être capitalisées : *« L'établissement du diagnostic local doit s'appuyer le plus souvent possible sur les diagnostics qui ont déjà été réalisés. En effet, outre des raisons d'efficacité qui commandent de ne pas réinventer ce qui existe, la mise en œuvre opérationnelle du volet "déplacements" repose sur la cohérence entre les démarches concertées de planification antérieure et les objectifs de cohésion sociale. »*

En plus des diagnostics des Contrats de ville (considérés comme le premier volet des diagnostics d'agglomération), les diagnostics réalisés dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU) devraient apporter des enseignements à capitaliser, du fait qu'ils doivent traiter de la prospective des déplacements (qui elle-même exige la synergie des acteurs, tant à l'échelle du quartier que de l'agglomération et qui constitue l'opportunité de coordination formalisée des diverses compétences : transports urbains, non urbains, voiries nationales, départementale et communale, police de la circulation, stationnement, urbanisme, pollution, marchandises).

Les diagnostics d'agglomération sont aussi présentés comme devant être **capitalisés,** car en principe leur approche doit conjuguer les enjeux de cohérence spatiale, de cohésion sociale et de développement durable. Les phénomènes de ségrégation et de fragilisation des espaces urbains comme la question des déplacements, les équipements publics et les services urbains sont en principe traités de manière cohérente.

En plus, les diagnostics accompagnant les dossiers de voirie d'agglomération (DVA) ou les diagnostics réalisés pour les Contrats locaux de sécurité (CLS), peuvent aussi apporter des renseignements, car ils doivent comporter un diagnostic local de sécurité pouvant indiquer un volet transport spécifique, puis un tableau de bord de suivi.

Comme il est constaté, en 10 ans, la problématique principale pour les diagnostics transports et déplacements, est resté essentiellement la même, et ceci malgré des inflexions en termes des modes doux, à savoir les transports publics urbains. Cette entrée prioritaire a

marqué la production passée et même récente en termes de connaissance et propositions locales.

Mais malgré cette entrée prioritaire, les avancées ont été importantes. A noter aussi le rôle des programmes spécifiques interministériels comme « Transports et intégration urbaine » en 1996 et « Mobilités pour tous » en 2002. Les deux programmes ont donné une priorité importante aux diagnostics. Ainsi, dans la démarche du projet, le programme « Mobilité pour tous » explique que ces projets s'inscrivent dans les orientations définies par la circulaire DIV-DTT. Ainsi ces projets sont fondés sur *« des éléments de diagnostic permettant de justifier la pertinence du projet au regard des caractéristiques de la mobilité et des évolutions, ainsi que des besoins de déplacements exprimés par les habitants. Ces éléments pourront provenir de diagnostics établis à l'occasion du Contrat de ville ou grand projet urbain, du plan de déplacements urbains* ***ou toute autre démarche adaptée****. La réalisation d'un diagnostic ad hoc préalable à la présentation d'un projet dans le cadre de cette consultation pourra bénéficier d'un soutien financier de la direction des transports terrestres selon les dispositions de la circulaire du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'État à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province ».*

Comme en 1996, ce qui semble important est que la qualité de l'analyse et du diagnostic préalable est un des critères de sélection des projets ; ce programme doit aider à capitaliser ou à produire de la connaissance.

4.5 Un cadre légal, une maîtrise d'ouvrage et des partenariats définis, des financements existants … Est-ce suffisant pour réaliser des diagnostics ?

Au sein des années 90 on a assisté à une transition dans la manière d'aborder l'aspect transports dans le cadre de la politique de la ville : on est passé de l'orientation à la prise en compte de ces aspects à la conception d'une circulaire relative au volet transports.

Entre ces deux, il y a aussi une clarification du cadre légal, une définition de la maîtrise d'ouvrage, du partenariat local, des financements possibles et existants, etc. Et cependant, en 2002, donc deux ans après la signature de nombreux Contrats de ville, on continue à percevoir une « absence du volet déplacement » et indirectement d'une absence de diagnostics liée à cette problématique.

Est-ce un problème de manque de méthodes uniformisées ou connues ? Un manque d'absence de connaissance de variables ou indicateurs ? Un manque de moyens ? Ou est-ce un problème de portage politique et institutionnel volontaire ?

Le bilan qui suit cette introduction, démontre que la réponse se situe plus dans le cadre du portage politique et social, local et national, que dans les aspects méthodologiques, même si ces derniers peuvent être importants.

Effectivement, en 1993 le memento explicite les cadres de réalisation des diagnostics sur lesquels se réalise le volet transports du Contrat de ville. Le contenu de ces diagnostics de situation devait être négocié entre les communes et le représentant de l'État, et c'est un Comité de pilotage (Ville-Etat) qui devait prendre l'initiative du lancement du diagnostic au début de l'élaboration du projet de développement social urbain du contrat de ville. Et c'est

bien l'équipe de maîtrise d'ouvrage urbaine du quartier qui devait s'attacher au cadrage amont de l'étude : méthode, partenariat, concertation, co-financement, information.

En ce qui concerne la réalisation des diagnostics, il était dit que cette étude …. *« sera menée par des équipes pluridisciplinaires regroupant des compétences en matière de route, de transports en commun, d'urbanisme de sciences humaines …) commandée par différentes autorités (gestionnaire de la voie, autorités organisatrices des TC…) et largement concertée avec ceux qui vivent l'espace … »* On ajoute aussi que *« le groupe de pilotage (Ville-Etat) associera au diagnostic : les autorités organisatrices de transport, les entreprises de transport, les chefs de projets et équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale des quartiers, les agences d'urbanisme ou services responsables des schémas directeurs, le conseil communal de prévention de la délinquance et les îlotiers du quartier, les associations d'habitants des quartiers et notamment les associations de jeunes, les organismes HLM, les chefs d'établissements scolaires, les associations de commerçants, les entreprises présentes dans les quartiers ou proches du quartier, les associations d'usagers* ».

En ce qui concerne les moyens, il apparaît un partage des financements pour ce type d'état des lieux. En effet, il était dit que *« si* ***le diagnostic et la définition des propositions d'amélioration peuvent être subventionnés sur crédits FSU, pour la partie relevant de l'analyse du rôle des*** *transports dans l'exclusion sociale, les études lourdes (ex. PDU) et les enquêtes ménages, sont* ***financées par ailleurs*** *(cf. crédits DTT).*

Enfin, rappelons que les mesures proposées devaient faire l'objet d'un suivi annuel et d'une évaluation.

L'examen des résultats produits à la suite de ce Mémento depuis 1993, n'est pas réalisable car les conseils en termes d'analyse étaient indicatifs, laissant un libre choix sur la méthode. Effectivement il n'y avait pas l'intention de « normer » les approches mais seulement de noter « ce qu'on doit pas oublier » pour faire une analyse un peu plus approfondie.

Dans le cadre de la circulaire relative au volet déplacements dans les Contrats de ville, la maîtrise d'ouvrage, le partenariat, le Comité de Pilotage n'est pas précisé réellement. Cette circulaire s'adresse aux Préfets de Région et de Départements, aux Directions régionales et départementales de l'équipement, aux Sous-préfets chargés de la politique de la ville, et aux secrétaires généraux pour les affaires régionales.

Concernant les financements des diagnostics, rien non plus de très explicite. Il apparaît seulement que les aides de la DTT – orientées vers l'investissement – peuvent concerner le financement d'études de déplacements, comme par exemple l'analyse de la demande dans des zones spécifiques et des besoins de certaines catégories de population.

Au fond, un partenariat semble émerger dans les textes de cette circulaire relative au volet déplacements. Celui-ci apparaît lorsqu'on affirme que la circulaire et autres démarches *« ont fixé parmi les conditions d'élaboration des contrats de ville pour la période 2000-2006, la* ***capitalisation des acquis*** *des périodes antérieures et la* ***création de conditions d'une connaissance partagée*** *qui soit le support d'un partenariat dynamique, notamment tout au long du processus d'élaboration des contrats de ville ».* Et que *« le diagnostic doit porter, en approche globale et avec la participation des habitants, sur l'ensemble des processus de ségrégation urbaine et sociale (emplois, délinquance, accès aux services publics, etc.) à l'échelle du quartier, de la ville et de l'agglomération en vue d'y apporter des réponses adaptées. Il doit aboutir à un document partenarial d'orientation qui assure la mise en cohérence entre les politiques publiques et les procédures existantes(contrats locaux de sécurité, contrats éducatifs locaux) ».*

Cette circulaire a-t-elle produit plus d'effet que les orientations développées en 1994 dans la production de diagnostics, et a-t-elle contribué à l'émergence d'un volet déplacements plus important dans les Contrats de ville ? Apparemment pas compte tenu des discours sur **l'absence de ces volets**. **Une explication peut venir du statut des circulaires, qui contrairement aux lois, sont plutôt assimilées à de « l'infra-droit » car limitées dans leur champ d'action (donc d'application) et dans leur force juridique, elle-même d'autant plus diminuée quand les orientations ne sont pas assorties de propositions d'aides financières spécifiques.**

Comme on le constatera dans le bilan qui suit, même si de nombreux diagnostics ont été réalisés, ceux-ci ne reflètent pas la dynamique proposée. **La « maîtrise d'ouvrage » Ville-Etat pour la réalisation des diagnostics ne semble pas avoir véritablement jouée dans cette production tant attendue. Les Comités de pilotage et le partenariat semblent être absents dans les démarches locales existantes,** ce qui peut expliquer ce manque d'appropriation politique et technique des problématiques et donc des résultats.

Si on peut dire qu'il n'y a pas eu un véritable portage politique de cette problématique au niveau local, il est par contre **difficile d'évaluer si l'absence de diagnostics et donc du volet déplacements dans les contrats de ville, est due à une négligence locale ou du fait qu'au sein d'une hiérarchie sociale des problèmes ou dysfonctionnements locaux, la perception ou le vécu des transports relativise les problèmes possibles**.

5. L'importance du volet déplacements et des diagnostics qui le sous-tend, bilan des perceptions

La procédure de la politique de la ville est assez répandue et employée par les différentes agglomérations. Cependant, et malgré les constats réalisés par la DIV et DTT d'une absence du volet déplacements dans les Contrats de ville, il restait des questions à résoudre : quel lien entre les diagnostics et le volet déplacement ? Et, quel lien entre diagnostic et méthodologies normalisées ? Existe-t-il des diagnostics spécifiques appuyant la programmation des actions prévues dans les politiques de la ville ?

De ce fait, et avant de pouvoir dégager de possibles typologies de diagnostics de services à la mobilité, il semblait nécessaire de connaître les réponses aux questions posées ci-dessus. Ainsi, dès le début de la mission, un questionnaire a été diffusé auprès des Agences d'urbanisme reprenant ces différents questionnements :

- L'existence des contrats de ville et des autres outils de planification dans les agglomérations
- L'existence des volets de transport et les problématiques abordées
- L'information sur les diagnostics transport : existants, souhaités
- L'information sur les services à la mobilité mis en place ou envisagés.

Au travers des informations collectées nous cherchions également à déceler des démarches méthodologiques et des services à la mobilité innovants pouvant faire l'objet d'une enquête plus approfondie. Au total nous avons reçu 21 questionnaires sur les 40 diffusés aux Agences d'urbanisme. Les commentaires, s'appuyant sur les réponses reçues, sont indicatives et ne peuvent pas prétendre s'appliquer à l'ensemble des agglomérations françaises.

Sur 21 Agences ayant répondu, 20 ont confirmé l'existence de Contrats de ville dans leur agglomération.. Seule l'agence de Saint-Omer a déclaré qu'il n'y avait pas de contrat de ville en cours.

En ce qui concerne le **volet déplacements, celui-ci est presque toujours absent de la politique de la ville** (cf. tableau No 1). Seules les agences d'Oise-la-Vallée et de Lyon ont signalé qu'il existe des volets transports spécifiques.

Tableau No 1

Contrats de ville et volets transport dans les agglomérations françaises ayant répondu au questionnaire FNAU

Agglomération	CDV	Intitulé	Année	Volet transp	Problématique abordée / remarques
Angers	Oui	CDV d'Angers/Trélazé	2000	Non	
Bordeaux	Oui	CDV d'agglomération	2000	Non	1 paragraphe : désenclaver les quartiers. Rétablir les flux vers les quartiers
Châlons-en-Champagne	Oui		2000	Non	1. Soutenir les programmes visant à renforcer les liaisons inter-quartiers et celles avec le Centre-Ville et les différents pôles de services. 2. Sécuriser les conditions de transports et améliorer l'accueil et l'accès à tous.
Clermont - Ferrand	Oui	CDV agglomérations : Clermont-Ferrand et Riom 2000-2006	2000	Non	Le transport est abordé dans un grand chapitre traitant de l'amélioration du cadre de vie. Il est fait référence au PDU
Ile de France	Oui			Non	Des actions importantes ont cependant été menées dans le cadre d'une politique d'amélioration des services de bus mise en place à titre expérimental par le Conseil Régional en 1995. Cette politique a été intégrée à l'article du Contrat de Plan Etat-Région 2000/2006 traitant de la politique de la ville et de la requalification urbaine mais sa mise en œuvre a toujours suivi une procédure indépendante de celle des contrats de ville.
Ile de la Réunion	Oui			Non	Certaines actions dans certains contrats de villes concernent l'amélioration des transports collectifs
Le Havre	Oui		2000	Non	Pas de problématique abordée en matière de transport
Lyon	Oui	CDV d'agglomération	2000	**Oui**	* Organiser les plans de déplacements de secteurs. Venues du PDU, les déclinaisons opérationnelles doivent répondre aux besoins des quartiers sensibles : liaison directe à l'un des deux hypercentres, desserte de zones d'activité, liaisons entre communes, liaison interquartiers et identification et traitement d'itinéraires piétons. * Développer les liaisons TC vers le centre. Les études de ligne forte seront menées en cohérence avec les projets globaux de requalification urbaine (à l'étude ou en cours) sur les différents sites concernés. Des navettes ont été mises en place par des communes pour répondre à certains besoins spécifiques. * Créer des liaisons TC en rocade. La ligne forte A8, sur la première couronne est de l'agglomération a été

Agglomération	CDV	Intitulé	Année	Volet transp	Problématique abordée / remarques
					définie comme le principal développement des liaisons en rocade. * Engager un travail sur chaque quartier de catégorie 1 et 2 : améliorer l'accessibilité et le fonctionnement des lignes TCL * Aider à la mobilité, en complément des moyens classiques. Il s'agit de faciliter les déplacements de toute personne en difficulté. Ceci concerne à la fois les systèmes de transports classiques et des systèmes plus innovants tels que le transport à la demande et le prêt de mobylettes * Sécuriser les systèmes de transports en commun. La sécurisation sera effectuée par un partenariat entre les acteurs concernés. Des moyens et des actions spécifiques sont à développer en termes d'équipement, d'adaptation des services, de prévention et d'intervention. * Améliorer le maillage des voiries.
Mantes en Yvelines	Oui	CDV Intercommunal Projet Mantes en Yvelines II	2001	Non	
Marseille	Oui	Marseille (26/06/2000). La Ciotat	2000	Non	Désenclavement des cités (Marseille) Accès emplois, services, culture, pôles de vie sécurisation des TC, confort usagers, aides aux personnes en difficultés (La Ciotat)
Metz	Oui		2000	Non	
Mulhouse	Oui	CDV Intercommunal		Non	
Nancy	Oui	CDV d'agglomération	2000	Non	volet transport intégré au volet sécurité et emploi : 1. Renforcer la mobilité des demandeurs d'emploi. 2. Favoriser la sécurité dans les transports en commun
Oise la Vallée	Oui		2000	**Oui**	Volet transport dans le cadre du développement du cœur de l'agglomération
Orléans	Oui	CDV d'agglomération	2000	Non	Pas de volet transports spécifique, mais quelques thématiques évoquées : -la sécurisation des transports en commun, -information du public sur les offres tarifaires de la SEMTAO et proposer des dispositions tarifaires plus adaptées. Dans la mise en œuvre, le service « politique de la ville » de la CAO interroge le service « infrastructures et développement urbains » sur la desserte en transports en commun des quartiers et la sécurité au sein du réseau.
Reims	Oui		2001	Non	

Agglomération	CDV	Intitulé	Année	Volet transp	Problématique abordée / remarques
Saint-Omer	Non			Non	
Strasbourg	Oui	CDV qui porte sur les 7 communes urbaines de la CUS	2000	Non	La question des transports est abordée dans la thématique «Renouvellement urbain, habitat, cadre de vie et gestion urbaine de proximité». La problématique abordée est celle de l'irrigation des quartiers prioritaires (périphériques), afin d'améliorer les liaisons avec le centre-ville mais aussi inter - quartiers, ainsi que le développement de formes différentes de transports publics à partir du tramway
Territoire de Belfort	Oui		2001	Non	« désenclavement » des quartiers (liaisons viaires nouvelles, restructurations de voies, articulation / PDU envisagée)
Toulouse	Oui	CDV d'agglomération	2000	Non	
Troyes	Oui	CDV 2000-2006	1999	Non	

Dans le cas de Oise-la-Vallée, ce volet se situe « dans le cadre de développement du cœur de l'agglomération » et ne semble pas impliquer réellement les quartiers en dehors de ce cœur signalé. Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, le volet déplacements a été clairement identifié dans le contrat d'agglomération et il a été préparé en s'appuyant sur diverses sources : les réflexions du groupe « Equilibre et Solidarité » mis en place pour la préparation du PDU, les études Mobilité PIC (Programmes d'Initiative Communautaire) URBAN et d'autres préconisations du PDU. Il est mentionné également une étude sur la desserte des quartiers en difficulté. Celui-ci, en élaboration au moment de l'approbation du contrat d'agglomération, doit rester un élément qui complèterait les actions spécifiques issues des propositions de l'étude.

Faut-il par contre conclure à l'absence de diagnostic ? Rien de moins évident. En effet, les entretiens complémentaires réalisées permettent de remarquer que l'absence de la problématique transports en tant que « volet » dans les contrats n'exclut pas la prise en considération des aspects transports et déplacements, voire des « diagnostics » divers sur la question.

Les aspects transports et déplacements sont le plus souvent évoqués de façon transversale ou alors dans d'autres volets. On retrouve bien les préconisations du rapport du CNT concernant les quartiers prioritaires[28] telles que l'amélioration de la desserte, le développement des liaisons inter-quartiers et le désenclavement des quartiers. D'autres problématiques sont également mentionnées telles que la sécurisation des conditions de transport, le renforcement de la mobilité des demandeurs d'emploi et améliorations de l'information et la communication vis-à-vis du public.

5.1 Les perceptions des raisons de la faible présence des volets transports, voire de « l'absence de diagnostic »

Cette constatation de l'absence du volet déplacement et du lien avec les méthodologies, a été re-analysée par une enquête complémentaire auprès des Agences, et d'autres acteurs locaux, sur les perceptions des raisons qui pouvaient expliquer ce déficit de volet déplacement dans les Contrats de ville.

Pourquoi le volet transport est-il presque toujours absent de la politique de la ville ? Quid des diagnostics ?

Les personnes à qui cette question a été posée lors des entretiens et par l'intermédiaire du club transport de la FNAU ont évoqué diverses raisons. Trois types de réponses ont pu être décelés :

- Raisons politico-institutionnelles,
- Raisons « culturelles »,
- Raisons techniques.

[28] Conseil National du Transport. « Transports urbains et exclusion sociale. » Novembre 1991

Tableau No 2

Les principales perceptions des raisons de l'absence du volet transport dans la politique de la ville d'après les opinions émises par les membres du club transport des agences d'urbanisme

Type de raison	Raisons invoquées
Politico / institutionnelles	1. « Les politiques de l'État n'ont pas mis en avant le volet déplacement » 2. « Segmentation des financements incitant au fractionnement des politiques d'action (social, environnement, transport, culture) au détriment d'une appréhension globale de la ville et des populations qui y vivent » 3. « Les textes légaux n'imposent pas une approche transport spécifique » 4. « La desserte des quartiers ne semble pas être si prioritaire pour les institutions » 5. « Manque de volonté politique pour inclure le volet transport dans la politique de la ville. » 6. « Les cloisonnements dans les services des collectivités et organismes (voire agences) ne facilitent pas les réflexions pluridisciplinaires » 7. « Il existe un cloisonnement des techniciens »
Culturelle	1. « Les logiques sont différentes (techniciens et élus) » 2. « Les logiques des acteurs avec le discours : si le tramway passe, il n'y a plus de problèmes de transport dans les quartiers de la politique de la ville » 3. « Manque de sensibilité des chefs de projet aux problématiques transports » 4. « Il y a eu peu de réflexion sur ce sujet dans l'agglomération » 5. « Ce n'est pas facile de poser les aspects de transport et déplacements alors qu'il s'agit d'une problématique transversale » 6. Cette problématique a été prise en compte d'une façon transversale, en particulier dans les actions de désenclavement des quartiers » 7. « Problème de culture et de compétences « pointues » des intervenants »
Technique / approches	1. « Transports en commun sont appréhendés à l'échelle de l'agglomération sans notion de territoire prioritaire » 2. « Logique mécanique (flux, réseau, coûts…) laissant peu de place au questionnement social, voire sociologique (qui se déplace, comment, pourquoi…) 3. « Les transports sont abordés soit sous l'angle social, soit dans le cadre d'aménagements de proximité »

Au regard des questions, il apparaît que l'intégration des services à la mobilité passe non pas nécessairement par un éclaircissement des aspects méthodologiques, mais surtout par des aspects plus stratégiques.

5.1.1 Raisons politico-institutionnelles

En termes politico- institutionnels, les réponses montrent qu'il reste à surmonter des problèmes de nature diverse pour que ce volet apparaisse autrement que formellement, et pour que les diagnostics existants ou à réaliser soient portés. L'un des problèmes qui explique ces perceptions est que l'interface entre urbanisme et transport reste à bâtir pour éviter les cloisonnements en termes d'organisation institutionnelle, mais aussi entre les équipes de travail, les approches et les mises en exécution des actions ou de leur financement.

Une des personnes interrogées à la Communauté urbaine de Lyon met l'accent sur le **besoin de mieux imbriquer les maillages de compétences qui existent dans les différences instances politiques** (national, régional, départemental, intercommunal, local) pour faire porter politiquement et socialement les problèmes de transports et déplacements dans les quartiers de la politique de la ville. Pour cet interlocuteur, avant même un diagnostic et des actions précises, il convient de bien déterminer les mécanismes de commande, d'intervention, de coordination, de concertation au sein de ces instances afin de rendre efficaces et les diagnostics et les interventions. De ce fait, et dans une perspective pré-opérationelle partagée, le portage politique autour d'un cahier des charges partagé aussi, devient un des éléments clés aussi bien pour élaborer des diagnostics et proposer des actions, que pour les mettre en application. Nombre de projets peuvent ne pas aboutir si l'engagement politique est faible ou inexistant, même si les diagnostics effectués et les préconisations avancées s'avèrent très pertinents.

Des acteurs de la politique de la ville à Troyes et des chefs de projets des quartiers DSU à Lyon rapportent aussi la **difficile articulation entre projet urbain et transport.** De ce fait, un projet urbain peut prévoir par exemple un site propre pour les bus tandis que sa mise en opération peut ne pas avoir lieu (ex : quartier du Tonkin dans l'agglomération lyonnaise) A Troyes, certains aménagements socio-culturels n'ont pas pris en compte la question de l'accessibilité depuis d'autres quartiers. Insérés au cœur du quartier, ces équipements ne sont guère visibles et les cheminements piétonniers ne sont pas forcément intégrés avec les transports en commun.

5.1.2 Raisons culturelles

Du point de vue des ***raisons culturelles,*** on évoque autant le cloisonnement de l'interface urbanisme-transport que le problème de **langage « professionnel » utilisé lors de la communication entre les acteurs.**

Une des premières observations que l'on peut effectuer concerne la notion même de « volet déplacement ». Celle-ci reste très marquée par les transports en commun et plus particulièrement par la question de la desserte. Cela a une forte influence sur l'orientation des diagnostics et les propositions d'action qui en découlent. La question des transports et des déplacements est traitée dans une approche plus transversale, ce qui peut conduire à ne

pas les traiter en tant que problématique à part entière, que ce soit au niveau des diagnostics ou de propositions d'actions.

Des personnes interrogées, ainsi que l'exploitation des réponses au questionnaire soumis aux Agences d'urbanisme, font ressortir aussi que la question des services à la mobilité n'est pas forcément une priorité affichée ou ressentie (au sein d'une hiérarchie de problèmes réels ou perçus) dans la (leur) politique de la ville, et ce, pour de raisons diverses, comme par exemple :

- A Troyes, les aspects transport et déplacement semblent ne pas constituer un « problème fondamental » dans les quartiers prioritaires. Ces quartiers se trouvent insérés dans le tissu urbain central de l'agglomération. De ce fait, le traitement qu'ils peuvent avoir dans les transports ne diffère pas de celui des autres quartiers. Le sujet est essentiellement abordé de manière « transversale » dans le contrat de ville, où l'on évoque des problèmes d'articulation entre les équipements de quartiers, la desserte des arrêts de bus qui mériterait d'être facilitée par des cheminements piétons, l'enquête sur la mobilité des ménages réalisée à l'échelle de l'agglomération qui n'est, apparemment, pas exploitable à l'échelle des quartiers ; enfin, il existe une bonne connaissance de l'offre, mais pas des pratiques et de la demande des transports.
- A Lyon, une autre personne rencontrée à la Communauté urbaine de Lyon signale qu'en effet, la question des déplacements n'est pas au premier plan dans les quartiers prioritaires et qu'il convient d'abord de répondre à des enjeux sociaux tels que le chômage et l'emploi. Ceci semble expliquer que **lorsque l'on interroge les habitants, dans des enquêtes non ciblées directement dans ce domaine - ils ne penseront pas à mentionner les transports ou la mobilité parmi les principaux soucis**. Ceci n'exclut pas qu'il y ait des vrais problèmes de mobilité de la population, mais le portage est autre.
- Enfin retraçant l'évolution des transports en commun, un directeur d'études de la FNAU, fait remarquer l'emploi successif de 3 concepts correspondant à 3 trois phases de la définition des utilisateurs : **voyageurs**, puis **usagers**, puis **clients.** Cette évolution révèle des implications sur la notion même de service. Un client suppose qu'il faut vendre et derrière la vente on peut supposer l'existence d'impératifs de rentabilité.

5.1.3 Raisons techniques et méthodologiques

Les raisons techniques et méthodologiques évoquées sont en rapport avec les enjeux et les orientations données aux transports et déplacement. Des études très techniques axées sur l'offre, avec une faible considération de la dimension sociale et l'échelle territoriale de travail, sont invoquées pour expliquer l'absence du volet transport. En particulier la question de l'échelle territoriale a été abordée par les acteurs rencontrés.

Toutes les échelles (quartier, commune, agglomération) sont considérées comme pertinentes. A la Mission Déplacements de la Communauté urbaine de Lyon, par exemple, un interlocuteur signale qu'une vision globale de la problématique des déplacements peut permettre de visualiser les particularités des quartiers. Cette approche ne doit en aucun cas diluer les particularités dans des synthèses homogènes. Le travail sur l'ensemble de

quartiers est complémentaire à celui qui est réalisé à l'échelle d'un seul quartier comme au niveau de l'agglomération. D'où l'intérêt d'intégrer ces approches.

Mais, par où commencer ? Faudrait-il faire d'abord des diagnostics globaux (d'agglomération, des morceaux d'agglomération) pour encadrer ceux des quartiers ? Ou, au contraire, ne convient-il pas mieux de connaître les spécificités des pratiques et demandes décryptées à l'échelle des quartiers pour élaborer une synthèse d'agglomération ?

Suivant les priorités politiques et les outils élaborés on peut assister à une sorte d'enchevêtrement de diagnostics et de projets. Il peut également exister des dispositifs dotés de diagnostics tandis que d'autres excluent les services à la mobilité. Cela pose un problème de taille dans la définition et l'articulation des aspects techniques de chaque dispositif. Quelles sont les limites ou les rapports entre le diagnostic d'un PDU et celui du volet transport de la politique de la ville ? Est-ce parce que les services à la mobilité sont compris dans les PDU ou d'autres outils, que les démarches relatives à la politique de la ville les excluent ?

5.2 Les diagnostics et le volet déplacements, sont-ils encore nécessaire dans la politique de la ville ?

Cette question a été posée aux partenaires du Club transport des Agences d'urbanisme comme aux personnes rencontrées localement. La réponse obtenue est en général positive en invoquant des raisons multiples :

- Les politiques urbaines interfèrent de plus en plus (Clermont-Ferrand)
- Il s'agit souvent de quartiers éloignés des centres. De plus, il existe une nécessité de développer des services à la mobilité, des services spécifiques pour répondre aux déplacements des populations défavorisées (Saint-Étienne)
- Pour le droit à la mobilité en toute sécurité (Toulouse)
- Pour le droit au transport pour tous (Orléans)
- Élément indispensable car la problématique transport est au cœur des problèmes vécus par les habitants des quartiers sensibles (Metz)
- Les « non » moyens de déplacement constituent des facteurs d'isolement et de précarité ; l'insertion professionnelle passe par la capacité d'accéder à son lieu de travail (Bordeaux)

Sans exclure réellement l'importance du diagnostic et du volet déplacement dans le cadre de la politique de la ville, d'autres personnes pensent que ceux-ci peuvent être mieux réalisés et portés au sein d'autres procédures comme les PDU, les schémas directeurs … dans une optique globale de planification de la ville et des transports.

En ce qui concerne les diagnostics, s'ils sont considérés indispensables par l'ensemble des personnes interrogées, les interlocuteurs notent qu'il il reste à savoir comment et où les articuler dans les dispositifs de planification et programmation plus vastes. En effet, les contrats de ville sont des instruments de programmation et non pas de détermination de la situation actuelle. Par exemple, le volet transport de l'agglomération lyonnaise se réfère à des diagnostics et à des groupes de travail qui se sont penchés sur la problématique dans le

PDU ou dans des études spécifiques. Il reprend les principaux éléments de synthèse pour en décliner les orientations et les actions à mettre en place.

6. La typologie des diagnostics en fonction des documents consultés

Parmi les 300 documents consultés, environ 42 comprennent des éléments de diagnostics sectoriels ou multi-sectoriels sur les services à la mobilité (effectuant constats, analyses, données en évolution, comparaisons, observations, propositions). L'analyse d'une sélection de ces documents a été faite à partir des approches suivantes : Qui est le commanditaire de l'étude ?, Quels sont les objectifs du diagnostic ?, Qui réalise l'étude et avec quels moyens ?, Combien de temps les équipes disposent-elles pour réaliser le diagnostic ?, Quelle est l'échelle territoriale étudiée ?, S'agit-il d'une étude pour approfondir la connaissance du terrain ou de la problématique ?, Est-ce un diagnostic pré-opérationnel ?, Est-ce un diagnostic sectoriel ou multi-sectoriel ?

Sur la base des aspects signalés précédemment, nous avons élaboré des fiches de lecture comportant la plupart des critères énoncés ci-dessus.

Les objectifs de l'élaboration des fiches sont :

- constituer un cadre comparatif des traits caractéristiques des diagnostics,
- développer l'analyse globale et les recommandations techniques sur les outils pour caractériser les services à la mobilité.

29 fiches ont été réalisées *(cf. annexe 2*). Elles sont issues de documents contenant une démarche diagnostics plus poussée que des simples états de lieux et illustrent les analyses ci-dessous.

Attention : cette sélection a été basée sur une **recherche documentaire non exhaustive mais indicative** s'appuyant principalement sur des références consultées sur Lyon, Metz, Troyes et Saint-Étienne. L'importance des études et analyses réalisées dans l'agglomération lyonnaise s'explique par la place de cette problématique au sein de diverses procédures, par une consolidation des études dans le temps, etc.

Outre la consultation documentaire, il aurait fallu contacter les équipes réalisatrices des études et les commanditaires pour connaître des aspects non explicités dans les documents, tels que les moyens techniques, humains et financiers disponibles, durée de l'étude, l'impact des préconisations avancées... mais cet objectif n'a pas été atteint par la complexité même des données à rechercher. Par exemple, des diagnostics-études ayant été financés par exemple à environ 53 000 € ne laissent pas transparaître la complexité et les coûts de la production existante de l'information en amont ou capitalisée : coûts des enquêtes déplacements des ménages, données et traitement des données INSEE etc.

6.1 Typologies de diagnostics

Trois critères d'entrées conduisent à la définition des typologies de diagnostics : les orientations des diagnostics ou la **nature de la commande** (le commanditaire, les objectifs, l'exécutant), **l'échelle territoriale** (agglomération, secteur d'agglomération, commune, quartier) et les **approches méthodologiques**.

Les exemples sélectionnés et illustrés au travers des fiches, permettront de montrer les différents types de diagnostics en fonction de ces trois entrées.

6.1.1 Diagnostics selon la nature de la commande

Les diagnostics consultés montrent la diversité de la commande, tant en termes de commanditaires que des orientations prises. Pour ce qui est de la maîtrise d'ouvrage, ils fixent le contexte dans lequel l'étude est réalisée et conditionnent également le déroulement du diagnostic. Il est possible de distinguer deux types de commanditaires :

- les acteurs politiques et institutionnels ;
- des centres ou instituts spécifiques ou des équipes de professionnels travaillant sur le terrain, pour des diagnostics effectués dans le cadre de recherches scientifique.

En ce qui concerne les orientations, les études et diagnostics peuvent obéir à des commandes précises précédant des actions ou simplement de la recherche d'un approfondissement de connaissances. Deux types diagnostics apparaissent :

- ***Pré-opérationnel. Actions et propositions énoncées :*** Des diagnostics élaborés en vue d'établir des actions. Ils peuvent aussi servir à la formulation de propositions ou de politiques spécifiques.
- ***Recherche scientifique ou de connaissance :*** Des diagnostics réalisés dans le cadre des recherches scientifiques, répondant à un approfondissement des problématiques posées, sans pour autant accompagner ou précéder des actions. Ils apportent des informations et des orientations

6.1.1.1 La commande effectuée par les acteurs politiques et institutionnels… des diagnostics pré-opérationnels ou opérationnels

Les acteurs politiques et institutionnels constituent les commanditaires **les plus fréquemment rencontrés** dans les études comportant des diagnostics transports et déplacements. Ceux-ci se caractérisent par leur grande diversité : Autorités Organisatrices de Transports (AOT), intercommunalités, communes, élus locaux, DDE, Conseil Général, Direction Départementale du Travail et de l'Emploi…Au total, 21 études sur les 29 illustrées dans les fiches d'exemples rentrent dans cette catégorie de commanditaires.

Parmi ceux-ci, on remarquera une très forte présence des AOT et des intercommunalités. Seuls ou en partenariat, ces deux acteurs sont à l'origine d'un grand nombre d'études : en effet, ils sont présents sur 17 exemples de diagnostics (fiches No 1, 2, 4, 5, 8, 11, 12, 13, 14, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 28, 33.)

La plupart des commandes effectuées par les organisations politiques et institutionnelles se concentrent sur la question des transports en commun. Les AOT, les intercommunalités, la DDE, le CETE et les communes correspondent aux commanditaires les plus concernés par ce type d'étude. Souvent réalisées dans une optique sectorielle, les études commanditées par les acteurs politiques et institutionnels visent à terme la détermination d'actions pouvant faire l'objet d'interventions ou de projets. Dans cette orientation de terrain, les problématiques soulevées sont axées principalement sur la qualité de la desserte et sur l'adéquation du service aux demandes de transports en commun. Les diagnostics servent

ainsi soit à appuyer ou valider un projet ou une action envisagés (fiche No 28), soit à valider des propositions énoncées dans d'autres études ou politiques urbaines (fiche No 23)

D'autres acteurs institutionnels apparaissent dans des études où la problématique n'est pas sous l'angle des transports en commun. Cette tendance se confirme lorsqu'il s'agit d'analyser les problèmes de déplacement des personnes en insertion professionnelle (fiches No 12 et 13). Des acteurs tels que la Direction Départementale du Travail et de l'Emploi et les Agences Locales se trouvent alors impliquées dans une démarche de diagnostic et de recherche de solutions qui intègrent notamment le quartier et les transports en commun.

6.1.1.2 La commande « état des lieux » ou recherche stratégique … des analyses et diagnostics de connaissance

Des études, recherches stratégiques et des rapports universitaires développent des diagnostics où le contexte de la commande n'est en principe pas orienté vers des actions. Trois sortes d'acteurs peuvent intervenir dans une sorte de « commande » des études :

- les collectivités locales
- l'État à travers ses consultations de recherche et de projets
- le milieu universitaire

Les collectivités locales et autres institutions sont porteuses de diagnostics et peuvent jouer deux rôles essentiels. Dans le premier, les collectivités deviennent des structures d'accueil d'étudiants désirant réaliser des études en rapport avec des problèmes spécifiques de l'agglomération, tels que l'importance de l'usage du vélo dans certains zones de l'agglomération lyonnaise (fiche No 6). Dans le second rôle, elles peuvent formuler des commandes dont la réalisation est effectuée dans une optique de recherche, comme cela a été le cas pour des recherches menées sur la mobilité dans certains quartiers sociaux d'Orléans (fiches No 34 et 35).

Les consultations de recherche et de projets conçues par l 'État constituent l'un des principaux axes de réflexion qui permettent de réaliser des diagnostics différents, sans orientation opérationnelle. La DIV, la DTT, le PUCA et l'UTP se trouvent à l'origine des appels à projets dont le développement est accordé à des acteurs professionnels travaillant sur le terrain (Agence d'Urbanisme, Cabinets d'étude…). On note également la participation de laboratoires de recherche dans les études sur les problèmes de transport et mobilité, tel que le laboratoire d'économie des transports. Il faut remarquer qu'un certain nombre de projets d'orientation pré-opérationnelle a bénéficié des travaux d'appel à projets définis et financés par la DIV et la DTT sur la question des transports publics et l'exclusion urbaine.

Les documents consultés ont pour but principal d'approfondir des connaissances et des réflexions sur des problèmes ou des cas proposés par les commanditaires, le plus souvent les financeurs des études. Cela permet également d'apporter de nouvelles approches méthodologiques qui peuvent être intégrées aux diagnostics orientés vers des actions. Par exemple, certains travaux abordent la problématique par une entrée extra-territoriale. C'est dire que l'on ne privilégie pas nécessairement l'échelle du quartier mais les enjeux sociaux et économiques à l'échelle d'une ou de plusieurs agglomérations.

Les thèmes abordés et les méthodologies adoptées sont souvent différents de ceux des études dont la commande est effectuée par les acteurs institutionnels et politiques. **Des**

analyses sur les déplacements à vélo (fiche No 6), l'articulation entre les commerces, les services de proximité et la marche à pied (fiche No 7), ainsi que différentes recherches sur le problème de la mobilité, la pauvreté et l'exclusion (fiches No 16, 17, 19, 34 et 35) ont été élaborées par cette catégorie de « commanditaires». La question des transports collectifs est même abordée sous un autre angle de lecture. Il ne s'agit pas d'**évaluer** la qualité de la desserte mais plutôt le **degré d'articulation entre une catégorie de population captive de ce mode de transport et les besoins de mobilité.**

Les études réalisées par le milieu universitaire concernent des rapports de stage ou des mémoires en vue de l'obtention de diplômes (Maîtrise et DESS notamment). En général, les étudiants s'adressent aux acteurs de la vie locale (agence d'urbanisme, communauté de commune) pour réaliser des études sur des problématiques réelles. Il faut aussi remarquer le cas d'une commande passée par une institution (Direction Régionale de l'Équipement de la région Centre) à une université. Il s'agit d'une recherche scientifique et méthodologique sur la question des déplacements dans les quartiers défavorisés (fiches No 34 et 35).

6.1.2 Diagnostics selon l'échelle territoriale.

Les objectifs, la démarche méthodologique et les enseignements apportés par les diagnostics sont différents en fonction de l'échelle territoriale de travail. Nous avons identifié quatre niveaux au travers des documents consultés : extra-agglomération (national, régional), agglomération (ou grands secteurs d'agglomération), commune-quartier et infra-quartier.

6.1.2.1 Échelle « extra-agglomération »,

A l'échelle « extra-agglomération », la problématique « quartiers défavorisés/transports et déplacements », abordée dans les documents consultés, vise à mener des **études comparatives sur plusieurs agglomérations ou établir un bilan d'expériences conduites à l'échelle nationale**. Parmi les exemples illustrés dans les fiches de documents on peut citer :

- les recherches sur la mobilité et grande pauvreté (fiche No 19) et sur la tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière (fiche No 17)
- les enquêtes menées auprès des transporteurs sur la question du désenclavement des quartiers défavorisés (fiche No 15)

À cette échelle d'étude, l'orientation opérationnelle des diagnostics n'a pas été retrouvée. Toutefois, par leur démarche de synthèse et de comparaison, ces études peuvent apporter d'importants éléments qui nourrissent les échelles plus détaillées.

6.1.2.2 Échelle d'agglomération ou de secteurs d'agglomération

L'échelle d'agglomération ou de secteurs d'agglomération comporte une large diversité de documents, avec autant de **diversité de problématiques et de méthodologies adoptées**.

Il est possible ainsi de rencontrer des diagnostics de transports et déplacements dans des **études multi-sectorielles ou sectorielles**. Les premiers intègrent la question des transports

et déplacements d'une façon transversale où peuvent être analysés l'habitat, la dynamique urbaine et les équipements sociaux (fiche No 5). La question des déplacements et transports aborde des sujets techniques : les pratiques de déplacements de la population, l'offre des transports en commun et les possibles impacts de grands enjeux d'agglomération (pôles d'échanges, axes routiers...) ; les enquêtes de terrain ne sont pas déterminantes pour ce thème. Les types de données privilégiées proviennent soit d'enquêtes sur les déplacements des ménages, soit d'aspects déjà analysés dans d'autres études sectorielles sur les transports en commun.

Les sujets abordés dans **les études sectorielles sont le plus souvent orientées vers la question des transports en commun** (7 documents sur 10 ; fiches No 1, 2, 8, 13, 18, 23 et 24). Cette orientation TC peut comporter deux dimensions territoriales. La première, plus générale, comporte des diagnostics sur la situation du réseau (fiche No 8) ou sur des préconisations d'actions formulées dans les politiques urbaines (fiche No 23). La deuxième dimension territoriale concerne plus particulièrement les quartiers défavorisés de l'agglomération. Ces études se trouvent plus influencées par les constats du Conseil National des Transports et les préconisations visant à améliorer la situation des transports dans ces quartiers. Les diagnostics réalisent le plus souvent des analyses spécifiques par quartier et des synthèses comparatives afin de percevoir la situation relative des quartiers d'habitat social (fiches No 1, 2, 22, 24). En termes méthodologiques, la consultation des données de cadrage (enquêtes sur les déplacements, recensement général de population…) s'accompagne des enquêtes qualitatives de terrain auprès de la population concernée.

Enfin dans cette échelle territoriale, trois autres documents présentent des diagnostics non orientés sur la question des transports en commun. Une étude s'attaque aux pôles générateurs de trafic cycliste et au profil des utilisateurs de vélo (fiche No 6) et les deux autres aux problèmes de mobilité des personnes en difficulté ou en insertion professionnelle (fiches No 12 et 13). Le premier fait partie d'une réflexion sur le rôle du vélo en tant que mode de déplacement dans la ville tandis que les deux autres ont une orientation opérationnelle. Au travers des diagnostics réalisés on cherche à définir ou valider des solutions aux problèmes de mobilité des personnes concernées.

6.1.2.3 L'échelle commune-quartier

L'échelle commune-quartier **peut être considérée comme intermédiaire entre celle de l'agglomération et celle du quartier**. Par conséquent, elle peut comporter des éléments thématiques et méthodologiques communs aux autres échelles. Cela dépend des objectifs et des approches privilégiées pour satisfaire la commande. Celle-ci est formulée par les élus locaux et elle prise en charge directement par la commune concernée ou alors par l'intermédiaire de la communauté de communes. Dans certains cas, des quartiers prioritaires peuvent se trouver concernés dans le diagnostic.

Trois études sont concernées par cette échelle territoriale (fiches No 21, 28 et 31). Ces études sont toutes de type sectoriel dont le thème central tourne autour des transports en commun. Toutefois, les sujets abordés sont différents : détermination du degré d'adéquation entre l'offre et la demande (fiche No21), le volet transport d'un Grand Projet Urbain (fiche No 28) et l'étude des déplacements sur la commune (fiche No 31).

Les démarches méthodologiques sont également différentes. Dans le premier cas il est effectué une analyse de l'interface offre-demande en s'appuyant sur des données techniques

(déplacements des ménages, origines et destinations, montées et descentes). Le deuxième est une étude prospective où des scénarios d'amélioration de la desserte sont évalués sur le moyen et le long terme. Le troisième cherche à proposer des actions pour améliorer les conditions de circulation et la desserte TC à l'intérieur de la commune. Il n'a pas été réalisé d'enquêtes de terrain qualitatives pour appuyer les diagnostics et ce, malgré l'intérêt qu'à cette échelle ce type d'enquête peut apporter.

L'échelle infra-quartier correspond à celle qui présente le plus d'expériences diverses en matière de diagnostics. Du point de vue de la problématique « politique de la ville et déplacements », elle présente un intérêt particulier. Les recherches bibliographiques ont permis de sélectionner 11 exemples montrant des diagnostics réalisés spécifiquement à cette échelle (cf. fiches No 4, 7, 10, 11, 14, 20, 27, 33, 34 et 35).

La thématique la plus fréquemment abordée par les études concerne les déplacements de la population des quartiers. C'est le cas de 10 exemples sur 11. Dans ces cas, **on cherche généralement à connaître les pratiques et les besoins de déplacements des habitants**. Les transports en commun occupent une place importante dans les études, mais un intérêt particulier est porté aux autres modes de déplacement et à l'articulation entre la marche à pied et les TC.

En étroit rapport avec la connaissance des déplacements, la démarche privilégiée comporte très souvent des enquêtes de terrain (8 cas sur 11) en tant que dispositif central de collecte de données. Il faut remarquer que les études consultées cherchent non seulement à approfondir la connaissance en la matière, mais également à **identifier des propositions qui puissent satisfaire les besoins et attentes de la population**. On constate également ces démarches infra-quartier découlent en grande partie des préconisations du rapport CNT sur les transports urbains et l'exclusion sociale.

Quant au onzième exemple de diagnostic intra-quartier, il s'agit d'un diagnostic urbain dans un quartier prioritaire (fiche No 10), avec une partie consacrée aux transports et déplacements. Le diagnostic est réalisé à partir des données disponibles et complété par des observations de terrain. Les aspects transports sont traités d'une façon générale, et leur analyse est concentrée sur la desserte en transports en commun. Cet exemple montre une approche plus urbanistique et architecturale, sans véritable articulation entre urbanisme et transport.

6.1.3 Diagnostics selon les approches méthodologiques

Selon les entrées méthodologiques, les diagnostics peuvent être :

1. ***Diagnostics de capitalisation des données publiques ou semi-publiques.*** Diagnostics effectués en s'appuyant sur des données publiées (recensement de population, enquêtes ménages, sondages). Cette démarche peut inclure une méthodologie documentaire. Il a été recensé des expériences ayant effectué des diagnostics en s'appuyant sur cette démarche méthodologique (cf. fiches 8, 10, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 31, 35). Il est à remarquer que ces diagnostics possèdent une orientation de type approfondissement de connaissances (7 fiches sur 11). Ces diagnostics de connaissance présentent souvent un état des lieux, une évaluation ou un bilan d'expérimentations ou de projets.

Cependant, dans cette optique de capitalisation des données, certaines études montrent une orientation pré-opérationnelle. Des orientations spécifiques sont alors proposées, grâce notamment aux résultats des enquêtes sur les déplacements des ménages, croisés avec les données sur la population (cf. fiches No 10, 28 et 31).

2. ***Diagnostics qualitatifs :*** Diagnostics effectués seulement sur les résultats d'enquêtes menées auprès des acteurs concernés par la problématique. Un document montre cette orientation (cf. fiche No 15) et son orientation est celle d'approfondissement de la connaissance.

3. ***Diagnostics de situation et d'action voire de gestion, non itératifs :*** Il s'agit de la démarche méthodologique la plus répandue (13 documents sur 29 ; cf. fiches No 1, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 19, 27, 34). Il s'agit de diagnostics s'appuyant sur des documents, sur des données existantes ou nouvelles, et sur des enquêtes de terrain auprès des acteurs concernés. En dehors du commanditaire ou du comité de pilotage, il n'y a pas de restitution aux acteurs consultés. Cette démarche concerne aussi bien des orientations pré-opérationnelles que des recherches et s'effectuent à toutes les échelles territoriales (agglomération, commune, quartier…). La spécificité des approches méthodologiques découle de la nature de la problématique, de la manière dont elle est abordée et des types d'enquêtes de terrain qui sont appliqués. Celles-ci sont employées très fréquemment pour connaître les attentes et/ou besoins de la population en matière de transport, comme c'est le cas de l'exemple illustré dans la fiche No 1.

4. ***Diagnostics de situation voire de gestion, itératifs (enquêtes, consultation, analyse (avec itération)) :*** Diagnostics s'appuyant sur des documents, sur des données et sur des enquêtes de terrain auprès des acteurs concernés. Des tables rondes, des présentations de scénarios d'actions et des décisions sont effectuées avec le concours des acteurs concernés de façon itérative.

   Au début des années 1990, les études réalisées sur les transports en commun et les quartiers défavorisés à Lyon cherchaient à connaître non seulement la qualité de l'offre, mais aussi à montrer l'interface offre-demande au travers des enquêtes de terrain (cf. fiches No 1, 11 et 14, annexe 2). Il devenait important alors de connaître la perception des transports par les habitants et les propositions ou suggestions que ceux-ci ont dans ce domaine. Les études plus récentes ont affiné l'approche (fiches No 2, 4, 25 et 33). Au-delà de la connaissance des demandes exprimées, les habitants sont invités à réagir autour de solutions possibles (Saint-Étienne, Lyon, Metz). Derrière cette démarche se trouve une méthodologie de type itérative (et interactive) ; les solutions proposées passent par un processus de consultation et de formulation entre décideurs, opérateurs de transport, habitants et autres acteurs locaux (fiche No 4).

6.2 Similitudes et différences entre diagnostics

Malgré une certaine ressemblance des approches méthodologiques, la façon dont les diagnostics ont été développés peut présenter des similitudes comme des différences dans le contenu et dans le déroulement de la méthode.

Voici quelques spécificités qui découlent des exemples analysés :

- **Une grande majorité des études et des diagnostics n'effectuent qu'une vision photographique de la problématique analysée**. Les enquêtes de terrain, les données collectées, les analyses réalisées et même les propositions avancées correspondent à une vision dans un instant 't'. Il n'y a guère de diagnostics de suivi ou d'évaluation de solutions mises en place auparavant. Il faut remarquer que deux études similaires sur les transports et les quartiers défavorisés ont été conduites en 1993 et en 2000 (fiches No 1 et 2). Néanmoins, aucun rappel ou bilan n'a pas été repris par rapport aux propositions et aux états de lieux de la première étude.

- **Il existe des projets où la variable temps est considérée** :

  - A Saint-Étienne, un projet de solutions de transports adaptés aux besoins s'est déroulé sur plusieurs étapes. Après avoir obtenu la validation du projet par les acteurs, une phase expérimentale a démarré, avec une évaluation pendant et à la fin de cette expérimentation. Cinq ans après avoir développé le projet, une autre étude a été réalisée pour évaluer les améliorations apportées et pour dégager de possibles nouveaux besoins (fiches No 4 et 27)

  - L'étude de 1993 (fiche N°1) sur les transports en commun et les quartiers défavorisés montre la possibilité d'évaluer le réseau TC avant et après la mise en fonctionnement de la ligne D du métro. Or cette ligne avait démarré dans une date rapprochée à celle de la réalisation de l'étude. Cela ne rendait pas possible de dégager des enseignements sur son impact. Nous n'avons pas trouvé d'études réalisant cette démarche de suivi dans les années suivantes.

- **L'historique, lorsqu'il fait partie des diagnostics, est utilisé pour montrer les évolutions de la dynamique urbaine et pas celle des services à la mobilité**. Il est présenté dans les aspects de cadrage et non pas dans le cœur de l'analyse de la problématique. Ce constat est expliqué en grande partie par l'approche photographique des diagnostics.

- **Les appels à projets sur les transports et l'intégration urbaine ont rendu possible le développement de démarches méthodologiques « innovantes » plus axées sur la connaissance des besoins exprimés par la population.** C'est le cas des études effectuées à Saint-Étienne, à Metz et à Orléans (fiches No 4, 25, 33 et 34). Deux de ces études ont développé une démarche itérative entre les acteurs. La troisième étude, une recherche, met en exergue l'importance d'adopter une approche ethno-sociologique à l'échelle du quartier et de réaliser des enquêtes qualitatives et quantitatives au cours de l'étude.

- **En matière de transports et déplacements, la démarche méthodologique combinant enquêtes qualitatives et quantitatives a été expérimentée à plusieurs reprises depuis presque 10 ans** (suivant les documents consultés). Ce qui est plus récent (et moins fréquent) est l'approche itérative où l'on cherche une détermination et validation des solutions par le jeu des acteurs concernés. Cette méthode a été appliquée à l'échelle du quartier.

- **Dans une optique opérationnelle, la méthode qualitative seule s'avère insuffisante pour quantifier des besoins.** Ce constat a été rapporté par l'expérience de l'agglomération messine et il a été préconisé de compléter la démarche par une enquête quantitative et pouvoir vérifier ainsi les besoins. A noter que l'enquête itérative mise au point par l'Observatoire Social de Lyon comble ce vide, compte tenu de ses résultats opérationnels.

- **Du point de vue thématique, ce sont les études déplacements et transports avec une orientation transports collectifs qui se trouvent être les plus privilégiées** (19 cas sur 29). On retrouve ensuite les études sur la mobilité et les déplacements (5 cas), les études sur les déplacements et les autres modes de transport (3 exemples) et 2 exemples d'études multi-sectorielles avec un volet transport. Dans ces deux derniers cas, le volet transport est concentré sur les transports en commun.

- **Au-delà de l'orientation territoriale, les recherches sur la mobilité abordent la problématique sans se cantonner à l'échelle « quartier »**. Les enquêtes auprès des structures d'accueil et d'insertion sont privilégiées car la population cible n'est pas forcément résidente d'un quartier : les résultats qui en découlent permettent de percevoir les difficultés de mobilité de catégories sociales des personnes. Celle-ci peut résider en centre ville comme à la périphérie, à l'intérieur ou à l'extérieur des quartiers populaires. Par ce biais il est possible par exemple d'analyser les impacts de la tarification sociale des transports en commun et les critères employés pour cibler les bénéficiaires.

- **L'intégration des outils informatiques enrichit de plus en plus les études,** à travers l'exploitation des données statistiques ; représentation et présentation des données au travers de graphes et cartes ; utilisation des SIG dans les états des lieux (sans pour autant parvenir à une utilisation plus « interactive » dans la plupart des documents consultés). Placés dans une vision « géo-marketing,» les SIG peuvent alimenter le traitement des indicateurs existants et permettent d'en construire d'autres en fonction de la problématique abordée. La RATP s'en sert non seulement pour créer des cartes isochrones, mais aussi pour aider la compréhension des enjeux, et faciliter la concertation avec les acteurs ainsi que la prise de décisions**. Stimuler l'utilisation de ces outils semble être une préconisation positive, à condition de pouvoir bâtir un réseau où expériences et informations puissent être échangées et partagées. Néanmoins, la diversité de logiciels et de formats rendent difficile le partage.**

- **La double approche TC et une forte utilisation d'éléments quantitatifs a une très forte influence sur l'utilisation des indicateurs de « services à la mobilité** ». L'approche technique, développée depuis longtemps, emploie des

indicateurs précis d'offre et d'usage. L'approche ethno-sociologique, alimentée par une tendance d'amélioration de la qualité, fait appel à des méthodes de travail moins facile à systématiser.

7. Diagnostics et expériences innovantes de services à la mobilité

Il existe une diversité d'expériences mises en place concernant les « services à la mobilité ». Un bilan exploratoire a été réalisé au travers d'un questionnaire diffusé aux Agences d'urbanisme pour ensuite tenter de connaître les démarches de diagnostics de quelques services considérés intéressants ou innovants. Des enquêtes supplémentaires ont été menées au travers des contacts auprès des agences d'Orléans et en Ile de France pour obtenir des renseignements sur les services Abraysie Bus et Allobus.

Il faut signaler que ce qui a été répertorié peut ne pas être exhaustif. Néanmoins, cela n'empêche pas de compter sur des réponses méritant une attention particulière.

7.1 Les résultats des enquêtes sur les services à la mobilité intéressants ou innovants

Les analyses et actions en lien avec les « services à la mobilité » rapportées par les Agences d'urbanisme concernent principalement les transports en commun (environ les 2/3 de l'ensemble de solutions mentionnées), suivis par les actions spécifiques d'aides à la mobilité et celles qui visent le développement des modes doux de transport (essentiellement la bicyclette). Le tableau No 3 présente les réponses données par agglomération.

En termes d'acteurs, **les actions sur les transports collectifs ont été mises en place fondamentalement par les exploitants** TC et transports ferrés. **Un rôle spécifique est joué par les missions locales dans les dispositifs d'aide à la mobilité, tandis que des associations ou de petites entreprises essaient de développer l'usage des deux roues**. Cela veut dire que des solutions non collectives de transports sont apportées par des acteurs différents des exploitants et des AOT.

Par rapport aux types de solutions, celles-ci peuvent être regroupées en 7 catégories : desserte, tarification, sécurité, articulation modale, modes doux de transport, insertion professionnelle et aménagements. Par exemple :

- Les solutions ***d'amélioration de la desserte*** mentionnées sont les suivantes : lignes directes, mise en place de navettes, transports à la demande, amélioration des services aux heures creuses, les jours fériés, en soirée voire la nuit, création de nouvelles lignes, services spécifiques pour les zones à faible densité, services taxis bus pour des heures creuses et pour des zones à faible densité…
- Les solutions concernant ***la tarification*** : Gratuité des TC pour les RMIstes, mise en place de tarification de bassin, création d'abonnements spécifiques (carte tilleul)…
- Par rapport à ***la sécurité***, il a été signalé : systèmes de vidéosurveillance, opérations de prévention de la délinquance, groupes de suivi de la délinquance, agents d'accompagnement.
- Sur ***l'articulation modale***, il a été mentionné : articulation des horaires TC et transports ferrés, parcs-relais gardiennés, articulation de tarifs train-bus…

- Le ***développement des modes doux*** est axé essentiellement sur les vélos : Centres de location de vélo, actions de découverte du vélo en ville, services gratuits de contrôle et de petites réparations, prêts de mobylettes et de vélos…
- Les actions d'insertion professionnelle comportent : les aides au passage du permis de conduire, prêts ou location de 2 roues, location de voitures…
- Enfin, les solutions d'aménagement concernent : l'élargissement de trottoirs, la mise en place de parcs ou points de stationnement, l'ouverture de pistes cyclables…

Tableau No 3

Les services à la mobilité rapportés par les Agences ayant répondu au questionnaire

Agglomération	Services à la mobilité mis en place
Bordeaux	* Gratuité des transports en commun urbain pour les RMIstes et les demandeurs d'emploi. * Réseau tramway appuyé sur la desserte prioritaire de certains quartiers comme ceux du GPV des Hauts de Garonne.
Châlons-en-Champagne	* Ouverture de nouvelles lignes (en continuité). * Système de vidéosurveillance dans les bus (depuis 2001). * Mise en place d'un groupe de suivi des problèmes de délinquance dans les bus et aux arrêts (depuis 2001). * Opérations de prévention de la délinquance et des incivilités envers les publics adolescents.
Clermont Ferrand	* L'agglomération clermontoise ne dispose que d'une seule ligne de transport collectif nocturne. Elle dessert 7 des 8 quartiers de catégorie 1 présents sur la commune de Clermont Ferrand. Ce service est néanmoins peu important (2AR entre 21h30 et 23h30) * La mission locale de COURNON (2ème ville de l'agglomération - environ 20000 habitants) a développé un volet d'aide à la mobilité. Ceci se concrétise par des aides au passage du permis de conduire et au prêt de deux roues. Il existe aussi sur Clermont Ferrand des aides individuelles pour le passage du permis de conduire. * Depuis juin 2001, un service de location de bicyclettes a ouvert dans le centre ville de Clermont Ferrand (il n'y a aucune station de location dans des quartiers de la politique de la ville). La location d'une bicyclette est gratuite pour les abonnés au réseau de transport urbain. Il est à noter que le gestionnaire de ce service est une entreprise d'aide à l'insertion. * Depuis janvier 2002, le quartier du Prat (commune d'Aubière, 200 logements, quartier de catégorie 2) dispose d'une desserte améliorée par les transports collectifs. En effet, ce quartier en impasse se trouvait à environ 600 mètres de la plus proche station du réseau de transport collectif urbain. Afin de desservir le cœur du quartier, une navette de 8 places rabat les usagers jusqu'au centre ville de Clermont Ferrand. Ce service porte sur 10AR par jour.
Ile de France	Les aides régionales ont porté sur l'amélioration de l'offre : * Créations des services en soirée, heures creuses, week-end. * Adaptation des horaires TC à ceux des transports ferrés. * Création de navettes…
Le Havre	* Prolongations nocturnes de lignes vers les quartiers (midnight bus, …)
Mantes en Yvelines	**<u>De 1988 à 1995 :</u>** * Structuration d'un réseau de bus urbain intercommunal – Création d'une appellation commerciale commune TRANSDUM puis TAM en Yvelines 2) * Mise en place d'une ligne de bus circulaire reliant notamment les principaux quartiers d'habitat social au centre ville de Mantes La Jolie et au centre commercial AUCHAN. * Dans ce réseau, le quartier du Val Fourré est le mieux desservi de l'agglomération. **- En réponse à l'appel à projets lancé par la Direction des transports terrestres et la DIV en 1996, mise en place** :

Agglomération	Services à la mobilité mis en place
	* d'agents d'accompagnements dans les bus (jeunes issus des quartiers sensibles, recevant une formation spécifique, assurant la médiation, l'accueil et l'information des voyageurs, apaisant le climat d'insécurité). * expérimentation d'une tarification de bassin (à l'intérieur de la tarification régionale francilienne), basé sur le désectionnement de manière à proposer des billets à l'unité moins chers pour les personnes les plus démunies n'utilisant les transports qu'occasionnellement. **1998** (environ) : * Création du billet SNCF Mantes-Paris à 20 F pour les jeunes, pendant les week-ends et les vacances. **2000 :** * Augmentation de l'amplitude de la desserte en bus le soir suite à l'ouverture du multiplex en centre ville. **2001 :** * L'association ACECAM et la ville de Mantes La Jolie sont récompensées par le trophée du vélo d'or attribué par le club des villes cyclables pour leur opération « Vélo-Découverte ». Deux jeunes du Val Fourré, embauchés en emplois-jeunes, ont créé une association permettant de mettre à disposition des associations de la ville, des services sportifs et des écoles, des vélos entretenus et sûrs pour réaliser leurs divers projets
Marseille	* Mise en place de parc relais gardiennés aux terminus de ligne de métro et tram, billetterie commune entre parking et titres de transports (progressivement depuis une vingtaine d'années). * Soutien à association aidant les handicapés dans leurs déplacements. * Art 12 du règlement POS (révision du 22 décembre 2000) : obligation dans tous les secteurs de réglementation de réaliser des locaux 2 roues à l'occasion de nouvelles constructions (immeubles collectifs et activités, sauf commerces , hôtellerie et santé)
Metz	* Mise en place d'un service "tardif" : 1 ligne reliant le nord de la ville de Metz à Borny, en passant par le centre ville. * Suppression de la tarification spécifique "Tardifs". * Jalonnement dynamique des parkings (avril 2000). * Mobilité emploi : Centre de formation AIEM; prêt de mobylettes et des vélos, pour trois mois maximum ; * Transport à la demande : expérimentation sur la ligne 109 pour la desserte des communes de Ventoux, Nouilly et Noiseville (mai 2002)
Nancy	* La desserte des quartiers d'habitat social est une préoccupation constante et sera l'objet d'une attention particulière dans les études de définition de la 2e ligne de tramway de l'agglomération.
Oise la Vallée	* Carte Tilleul. Carte de réduction du service de transport (1992). **Actions subventionnées par le Contrat de Ville :** * Action "Permis de conduire" mise en place par la Mission Locale dans le cadre du dispositif TRACE.

Agglomération	Services à la mobilité mis en place
	* Action "Mobylettes" : location des 2 roues par la Mission Locale. * Action de location de voiture pour favoriser la mobilité (remise en état de voitures + location). * Réflexion sur le co-voiturage par différentes associations d'insertion par l'Emploi.
Orléans	* Travaux de sécurisation des parkings par les bailleurs sociaux, en cours * Desserte des zones peu denses : Abraysie bus. Ce service a été expérimenté en 1994, à l'initiative de la commune de Saint-Jean-de-Braye, de la CAO, de la SEMTAO. Il s'adresse aux habitants de quartiers peu denses bien définis. Sur un simple coup de téléphone, un minibus passe les prendre à leur domicile et les emmène à un point de correspondance avec les lignes de bus classiques. Au retour, le minibus les ramène à leur domicile à partir du point de correspondance. Le personnel de conduite est géré par une association à caractère social, la régie de quartier A.Abraysie qui offre aux personnes en difficulté une possibilité de réinsertion dans le monde du travail. * Transport des personnes à mobilité réduite : minibus aménagés pour le transport en commun des handicapés moteurs, invalides temporaires, personnes âgées de plus de 80 ans ayant des difficultés pour se déplacer, des accompagnateurs des PMR. Sur réservation, 48h à l'avance. * Ligne Direct Express : ligne interurbaine pouvant être utilisée par les habitants de l'agglomération en des arrêts bien définis, avec la tarification SEMTAO. Elle permet un trajet plus rapide (car nombre d'arrêts restreints) entre les communes éloignées du centre et le centre-ville. Service mis en place en décembre 2000. * Les TER sont accessibles avec des titres SEMTAO entre les gares de Saint-Cyr-en-Val, Les Aubrais et Orléans (gares situées dans le PTU). * Taxis bus : lignes de bus SEMTAO assurées par des taxis ou des minibus qui desservent les arrêts SEMTAO, aux heures creuses. En service depuis septembre 2001
Reims	* Amélioration de la desserte TC le soir – 2000. * Aménagement de points de stationnement vélos avec équipement – 2001. * Création de parcs de stationnement fermés – 2001. * Elargissement et aménagement des trottoirs depuis 2001 et en cours. * Création bandes cyclables depuis 2000. * Equipements spécifiques PMR devant les grands équipements.
Saint-Omer	* services dans la ville centre, depuis le transfert du centre hospitalier en 1990

Agglomération	Services à la mobilité mis en place
Strasbourg	* Des parkings relais gardés, dès 1995 : pour un tarif équivalent à environ deux heures de stationnement au centre ville, les usagers peuvent laisser leur voiture à proximité du tramway et bénéficier de tickets aller-retour vers le centre ville pour l'ensemble des occupants de la voiture. * L'amplitude horaire de la desserte en transports en commun a considérablement augmenté en 1995. Les derniers tramways partent du centre vers 1h30 du matin, les derniers bus à 23h30. * Des services de taxis - bus sont en place en soirée 7 jours sur 7, au départ de la station de tramway Baggersee (située en périphérie à l'entrée de la commune d'Illkirch Graffenstaden). Depuis 1997, ces services remplacent trois lignes de bus. * Le transport à la demande ne concerne que les populations spécifiques à mobilité réduite. * Outre une politique dynamique de création de stationnements publics pour les vélos (arceaux), la collectivité a mis en place dans certains parkings relais, des abris à vélos gardés, dès 1995. * Des services de location de vélos ("Vélocation") sont également proposés (en rencontrant un public important), depuis 1993. * Un développement continu du réseau de pistes cyclables depuis 1980. * Des services gratuits de contrôle et de petites réparations des vélos sont également régulièrement proposés sur les places strasbourgeoises les plus importantes (Place Kléber, Broglie, de la Cathédrale, …) par une association locale depuis 1998. * Un certain nombre de plans de mobilité ont déjà été mis en œuvre dans certaines entreprises, dont la CUS (Plan Géode) depuis 2000. * Existence, depuis 1989, d'un titre de transport combiné SNCF - CTS (bus et tram).
Toulouse	* Taxi-bus (en remplacement de lignes régulières sur communes éloignées) - fin années 90 * Relais-vélo (location de vélos à 2 stations de métro) – 2000 * Navette de désenclavement du quartier Empalot, privé depuis l'explosion de l'usine AZF de son centre commercial – 2002 * Places réservées aux deux-roues motorisés et vélos dans les parkings du centre-ville – 2001 * Voiture partagée (adhésion du service de mise à disposition d'une voiture moyennant un abonnement au service et un tarif préférentiel) – initiative privée.
Troyes	* Service PMR (taxis, minibus) * Politique tarifaire incitative pour les personnes ayant peu de ressources (inférieures au SMIC)

Y a-t-il eu des études ou des diagnostics préalables au développement des expériences ? Et si oui, quelles approches méthodologiques ont été appliquées ?

Les vérifications des questions posées ci-dessus ont fait l'objet d'une enquête supplémentaire. Dans un premier temps nous avons effectué un tri des services à la mobilité rapportés par les agences d'urbanisme. Nous avons retenu deux critères : le caractère innovant ou intéressant de l'expérience même et le type de problématique impliquée. Ensuite, nous avons contacté les personnes ayant répondu au questionnaire afin d'obtenir davantage d'information sur les services à la mobilité choisis. L'objectif était de savoir si des diagnostics avaient été réalisés comme l'un des préalables à leur mise en place. Des entretiens supplémentaires ont été conduits pour pouvoir mieux appréhender l'historique de l'action.

Les services à la mobilité sur lesquels nous avons pu obtenir des démarches de diagnostics sont les suivants :

- **Les dispositifs souples d'aide à la mobilité mis en place par les missions locales : prêt de mobylettes, actions permis de conduire…**
- **Les zones à faible densité et les difficultés de déplacement dans les flux domicile-travail**.

Il faut rappeler le **caractère exploratoire de la mission** et les conditions de réalisation de l'enquête : nous ne cherchons pas à inventorier et analyser les services à la mobilité, mais l'existence de diagnostics en tant qu'outil technique à leur développement, de même que les approches méthodologiques adoptées.

7.2 Les services innovants et les diagnostics

Les résultats de nos premières démarches nous ont amené à la conclusion suivante : **les services à la mobilité intéressants ou innovants sur lesquels nous avons concentré notre démarche ne s'appuient guère sur des « véritables diagnostics » (dans le sens classique) ou études de faisabilité.**

7.2.1 Les dispositifs d'aide à la mobilité et les approches méthodologiques.

Les réponses au questionnaire fournies par les agences d'urbanisme illustrent l'existence d'un certain nombre d'initiatives où ce sont des acteurs non-spécialistes des transports (exploitants, AOT…) qui interviennent dans les actions de mobilité. Il s'agit de solutions de transport souples et plus individuelles. Les observations sur le bilan méthodologique par rapport aux diagnostics (en fonction des enquêtes, entretiens et documents consultés) sont les suivantes :

- ***Qui est à l'origine de l'expérience ?*** Des acteurs intervenant dans l'accompagnement à l'insertion professionnelle des jeunes, des chômeurs… Le plus souvent, il s'agit des missions locales ou d'associations spécifiques.
- ***La problématique soulevée.*** Ce sont des personnes dont la mobilité peut devenir une entrave à l'insertion professionnelle.

- ***L'approche méthodologique.*** S'agissant de solutions à caractère social, les premières démarches de création de la structure de fonctionnement partent souvent des associations d'aide à l'insertion professionnelle. Celles-ci cherchent ainsi le soutien de partenaires : Conseil Général ou Régional, CLI, CCAS. Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, il y a eu une initiative communautaire (PIC URBAN) où des appels à candidatures ont été réalisés pour une mission d'assistance technique sur le « transport social. » Il s'agissait alors de préparer « une réponse qui adapte au plus près offres et demandes de transports par le biais de structure de transport de type social »[29]. Dans cet appel à candidature, les structures d'insertion UNI-EST et PLIE Vénissieux ont été commanditées pour élaborer un diagnostic et faire des propositions visant l'amélioration de la mobilité des personnes en difficultés dans l'Est lyonnais[4].
- ***L'étude diagnostic et les propositions.*** L'objectif précis était de proposer des solutions concrètes d'aide à la mobilité aux personnes en difficulté. De ce fait, l'étude possède une orientation pré-opérationnelle voire de faisabilité puisqu'elle présente des scénarios possibles avec des estimations financières et des statuts juridiques spécifiques. Le **volet diagnostic** s'appuie sur :
    1. Des entretiens auprès des interlocuteurs relevant des structures concernées : PLIE, Missions Locales, CCAS, industriels, employeurs, Communes…
    2. Collecte d'information sur le fonctionnement de solutions du type transport social : navettes TC (Bron, Chassieu, St Fons), prêts de cyclomoteurs (des entreprises d'insertion ayant été créées par des initiatives d'associations avec le soutien de partenaires.)
    3. Un état des lieux sur : **la population cible** (RMIstes, demandeurs d'emploi, bénéficiaires des Allocations Parent Isolé et des Allocations Soutien Famille, certains catégories de jeunes en insertion), **les pratiques de déplacement** des personnes engagées dans des parcours d'insertion (avec des exemples spécifiques de déplacements montrant les difficultés rencontrées) et **les dessertes des pôles d'activités**.

Les **propositions** effectuées sont diverses : adapter la tarification TC pour les jeunes en insertion, mettre en place des tarifications adaptées pour des zones d'activités se situant en dehors du périmètre de transport urbain, politique d'information TC plus ciblée, **consolider les capacités de l'offre de prêts temporaires de deux roues, développer une offre de transports à la demande à destination des salariés mis à disposition par les associations intermédiaires**… Ces deux dernières propositions ont été retenues pour des appels à projets ayant abouti à la création de deux structures de transport spécifiques : les plates-formes de location de deux roues (St Fons, St Priest, Rillieux, Bron/Décines) et l'entreprise de transport à la demande à St Fons.

[29] UNI-Est ; VENISSIEUX INSERTION EMPLOI. « Mission pour l'amélioration de la mobilité des personnes en difficulté dans l'est lyonnais. Diagnostic et propositions.» Mai 1998. p. 2.

Quelques remarques :

1. Un bilan concernant ces deux expériences a été effectué par la maîtrise d'ouvrage[30] : les dispositifs mis en place rencontrent un relatif succès par rapport à une demande soutenue voire en augmentation. Il existe cependant un certain nombre de difficultés qui limitent leur expansion : le portage des projets n'est pas facile à organiser et à développer, problèmes de stationnement des deux roues chez les utilisateurs, vols de véhicule, il faut relancer souvent les prescripteurs… Une remarque très importante est effectuée sur les possibilités de pérenniser les expériences : « *Notre action s'est tout d'abord concentrée sur la création de moyens de transport à titre expérimental. L'enjeu fondamental de l'année 2002 est de passer de l'expérimentation au « droit commun ». Enjeu tant au niveau des structures d'insertion que (et surtout) des personnes en difficultés. Ce passage ne peut venir que d'un choix de « société » car un tel dispositif ne pourra jamais avoir une part d'autofinancement élevé de fait de sa cible, les personnes en difficulté.* »[31]
2. La démarche méthodologique est adaptée encore une fois au contexte de la demande (Qui commande ? Pour quoi faire ? Quelles sont les contraintes de temps et de moyens ?…). Elle n'est pas assumée par des acteurs travaillant dans le domaine des transports mais plutôt dans l'insertion économique de certaines catégories socio-professionnelles. L'approche n'est pas le quartier mais les personnes en difficulté. La problématique n'est pas abordée sous l'optique transport, mais plutôt mobilité.
3. Les solutions sont développées par l'intervention de structures souples et sont créées pour répondre au projet. Ces structures ne possèdent pas l'expertise « transport » au départ.
4. Du fait que cette expérience fonctionne, une des personnes rencontrées (élu local), pose la question sur le transfert de compétences ou l'accompagnement plus impliqué de l'AOT et des opérateurs TC. L'aspect soulevé précédemment nous amène à poser la question sur l'orientation de la politique de transports urbains et le droit au transport. D'après cette personne, les enjeux vont au-delà de la rentabilité des exploitations. Cette politique doit répondre à des demandes plus ciblées, à des capacités plus réduites à se déplacer. Il s'agit ainsi de conforter le rôle social des services à la mobilité.
5. Il n'existe apparemment pas d'échanges d'expériences entre les acteurs qui mettent en place ce type de solutions. Une autre personne rencontrée à Chambéry et travaillant sur des dispositifs similaires (prêt de mobylettes, aides au permis de conduire) avait « entendu parlé » des actions de Saint-Fons mais ne connaissait ni l'historique ni les bilans réalisés. Contrairement au cas de l'agglomération lyonnaise, celui de Chambéry n'obéit pas à une étude spécifique comportant des diagnostics préalables. « Le besoin a été identifié » suite à des constats réalisés auprès des personnes en difficulté rencontrant des problèmes de mobilité. Mis en

[30] LE FRANC, Claire. « Bilan intermédiaire de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage relative à l'amélioration de la mobilité des personnes en insertion professionnelle. » pour UNI-Est et PLIE. Mars 2002

[31] LE FRANC, Claire. op. cit. p. 60

place en 1996 par une association, il s'agissait à l'époque d'une demande du Bureau de CLI de la Combe de Savoie.

6. En ce qui concerne l'aide au permis de conduire, il semblerait que sa mise en place ne s'appuie pas non plus sur des diagnostics préalables. A Chambéry, ce dispositif concerne les RMIstes et les chômeurs de longue durée. Pour en bénéficier, il faut que le candidat ait un projet professionnel d'insertion. On effectue une évaluation et des tests, lesquels sont considérés comme sélectifs, car ils concernent ceux qui savent lire et écrire. On essaie d'alléger le dispositif, en travaillant en partenariat avec une association d'aide à la lecture et à l'écriture, où un module « permis de conduire » a été créé. Une autre difficulté est celle de la durée de l'accompagnement, pouvant aller jusqu'à deux ans. Cette action présente des limites. En plus du permis, il est posé les problèmes du véhicule et de l'assurance, lesquels représentent des coûts élevés pour les ménages. D'après la personne rencontrée à Chambéry Métropole, il faudrait alors approfondir ces questions afin d'en trouver des solutions pertinentes.
7. Dans la mission DSU de la Communauté Urbaine de Lyon les personnes rencontrées mentionnent également des difficultés pour monter des projets impliquant la mobilisation des acteurs sociaux : « Qui, en dehors des exploitants des TC, peut être porteur d'un projet modeste répondant à une demande particulière ? **Qui finance ou subventionne une initiative visant à faciliter les déplacements** des chômeurs vers les Agences Locales d'Emploi ou autres modes de soutien à la recherche d'emploi ? »

7.2.2 Rapports entre zones à faible densité et difficultés de déplacements domicile-travail.

Il s'agit d'une démarche spécifique qui recherche la mise en place de solutions aux problèmes de déplacements domicile-travail que la population du Val de Saône[32] peut rencontrer, du fait de ses caractéristiques démographiques, économiques et territoriales : habitat individuel et diffus, croisement de compétences des AOT (départements du Rhône et de l'Ain, Communauté Urbaine de Lyon…), ou croissance démographique importante… Ce document a été intégré dans les exemples de diagnostics dont la typologie a été dégagée précédemment (cf. fiche No 13).

Les observations sur le bilan méthodologique par rapport aux diagnostics (en fonction des enquêtes, entretiens et documents consultés) sont les suivantes :

- ***Qui est à l'origine de l'expérience ?*** Cette étude a été commanditée par la Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle du Rhône, suite à un constat des partenaires locaux. Les partenaires locaux sont regroupés dans une commission Emploi, Formation, Insertion Développement Economique (EFIE) constituée par : les communes, le syndicat de communes du Val de Saône, les services de l'Etat, l'association ADN et d'une manière générale par les partenaires économiques en charge des publics en difficulté.

[32] BCA Ecopolis/Amopolis. "Étude sur la mobilité des personnes en difficulté dans le Val de Saône.». Pour la DDTEPF du Rhône. Novembre 2001.

- ***La problématique soulevée.*** Connaître les difficultés de mobilité des personnes en insertion à partir des constats apportés par les partenaires locaux regroupés au sein de la commission EFIE.
- ***L'approche méthodologique.*** Diagnostic du type état des lieux dont les conclusions doivent permettre de formuler des propositions. L'entrée principale de la problématique concerne la mobilité. L'échelle territoriale n'est pas concentrée sur les quartiers défavorisés mais une population dont la situation professionnelle est similaire à l'intérieur de la zone étudiée. La démarche comprend la collecte d'informations de cadrage (en s'appuyant sur des sources telles que le recensement de population et les enquêtes des déplacements des ménages) ; les enquêtes qualitatives auprès de la population cible et recueil d'information sur des expériences d'aides à la mobilité aux personnes en difficulté (dont le PLIE UNI-Est à Saint Fons).
- ***Le diagnostic et les propositions.*** Au même titre que le cas présenté ci-dessus, l'objectif était de proposer des solutions d'aide à la mobilité pour les personnes en difficulté. Une fois discutées et validées par les partenaires, les propositions avancées devraient s'intégrer dans le contrat d'objectif et de développement entre la communauté urbaine de Lyon et les communes du Val de Saône. Le **volet diagnostic** comporte :
    1. une connaissance du territoire, de sa population et dynamique économique et urbaine afin de conforter le constat se trouvant à l'origine de la commande.
    2. un rapport sur les pratiques de déplacements suivant les résultats des enquêtes auprès des ménages.
    3. l'état de l'offre de transport TC et ferré ainsi que les traits principaux du réseau routier.
    4. la perception de la demande et des besoins spécifiques de déplacement au travers des enquêtes qualitatives et de tables rondes. Pour ce faire, deux sortes d'enquêtes ont été élaborées : entretiens conduits auprès de la population cible, contactée par l'intermédiaire des structures d'insertion (Mission Locale, CCAS, associations…) et une exploitation des statistiques ANPE sur les demandeurs d'emploi. Parallèlement, un questionnaire a été diffusé aux acteurs des entreprises pour apprécier les difficultés que rencontraient les salariés dans les déplacements domicile-travail.

Les mesures **proposées** concernent cinq domaines : **décentralisation de services administratifs, adaptations sur le réseau transport collectif existant, mise à disposition de cyclomoteurs, développement de co-voiturage et instauration d'un système spécifique de transport à la demande.**

Quelques remarques :

1. Partie d'une commande spécifique, l'étude propose des orientations d'amélioration de la qualité des transports et la mise en place de dispositifs souples et individuels de transport (cyclomoteurs, transport à la demande et co-voiturage), essentiellement du même type préconisé par le PLIE-UNI Est. Les acteurs concernés par la mise en place de solutions de transport ne font pas partie du

groupe commanditaire. Ils sont sollicités pour la mise en place de solutions les concernant directement.

2. D'après les résultats de nos enquêtes auprès des communes, les préconisations ont été approuvées mais elles n'ont pas encore été mises en place. Il existe toutefois un portage politique et un intérêt réel qui font penser que les propositions seront entreprises et suivies par les acteurs politiques et institutionnels.

3. Il existe d'autres expériences développées sur les transports à la demande dans des territoires diffus et peu denses, telles que Abraysie Bus à Orléans et Allobus Roissy Charles de Gaulle. N'ayant pas pu obtenir des informations précises sur les démarches méthodologiques préalables à leur montage, il nous est impossible d'en dégager des conclusions. Nous effectuons néanmoins quelques constats au regard des informations obtenues :

   Le service **Abraysie Bus** a été mis en place par l'intermédiaire d'une association d'insertion en 1994, au départ avec 1 véhicule, 4 conducteurs et une couverture sur un secteur précis. En l'an 2000, le service était assuré par 7 véhicules, 14 conducteurs et se trouvait étendu sur 5 secteurs. La Communauté de communes de l'agglomération d'Orléans (CCAO) finance ce service via une subvention versée à la SEMTAO correspondant à l'ensemble des coûts d'investissement et de fonctionnement. La SEMTAO rétrocède à la régie une partie de la subvention pour le financement des coûts qu'elle assure directement. Ce service semble consolidé actuellement. Les nouvelles zones desservies remplaceraient des anciennes lignes régulières.

   Quant à l'expérience **Allobus**, le service a été développé suite à un appel à projets lancé par la Délégation Interministérielle à la Ville, la Direction des Transports Terrestres et le STP. Le projet a été obtenu et est porté par les Courriers de l'Ile de France (CIF). L'étude préalable effectuée avant sa mise en place en avait évalué la faisabilité, puis dressé un état des lieux sur la connaissance et l'analyse des flux de déplacements domicile-travail de la plate-forme de Roissy, et enfin réalisé une prospection sur les aspirations de la population cible et de celle des entreprises. Démarrée en 1998, cette expérience semble également consolidée, avec une fréquentation importante en hausse constante (321 763 voyages pour l'année 2000, contre 214 087 voyages l'année précédente.)

8. Conclusions et recommandations

8.1 Synthèse des principales observations

1. ***Des nombreux diagnostics apparemment « là où cela paraît justifié », mais …***

   Si la quasi-absence de volet transports dans les Contrats de ville semble une certitude, reste le problème du lien entre cette absence et l'existence ou pas des problèmes qui justifient la réalisation des diagnostics.

   En effet, l'idée qu'il existe un lien direct entre « quartier » et problèmes de transports a été relativisée par la circulaire du 4 février 2000 en incitant à faire des diagnostics globalement là où cela se justifie. Reste à savoir si lorsqu'il n'y a pas de volet transports, cela se justifie ou pas.

   Par ailleurs, notons que l'absence de formalisation de certains diagnostics doit relativiser l'opinion d'une certaine lacune dans ce type d'exercice. Reste toutefois la nécessité de formaliser ces démarches de diagnostic d'experts pour aller dans le sens d'un partage de la connaissance et du suivi.

2. ***Une diversité et richesse d'expériences qui montrent l'intérêt porté à la problématique transports déplacements et l'exclusion sociale, mais qui reflète aussi un manque d'articulation institutionnelle.***

   Effectivement, cette diversité et richesse est issue de commandes multiples, mais dans son ensemble, on produit une connaissance qui reste à structurer. Les programmes interministériels tels que « Transports et intégration urbaine » ont été déclencheurs des approches plus ou moins de qualité mais illustrent un effort qualitatif.

   Néanmoins on peut noter que si la structuration de la connaissance ne se réalise pas, on peut l'expliquer - en partie – par une certaine illisibilité du volet transport dans la politique de la ville et une large diversité de problématiques, de questionnements et de problèmes soulevés localement

3. ***Une multiplicité d'approches et d'objets d'étude, mais la prédominance d'une analyse par « île » ou « archipel », manquant de lien avec la dynamique urbaine d'agglomération et nationale.***

   De manière générale, ces diagnostics abordent des problématiques très diverses à toutes les échelles territoriales, y compris le périmètre du quartier. Ainsi il a été possible de consulter des documents portant sur un bilan de la question des transports et les quartiers prioritaires à l'échelle de l'agglomération, et d'autres se concentrant sur un ou plusieurs quartiers.

   A cette différence d'échelle, il faut ajouter les diversités de problèmes abordés, répondant à des commandes spécifiques, et très influencés par les thèmes prioritaires de la politique de la ville.

   En effet, **chaque diagnostic développe logiquement des méthodes que lui sont propres, selon le cahier des charges et les problématiques énoncées.**

   En ce qui concerne la démarche analytique, elle reste très concentrée au niveau du quartier ou par regroupement des quartiers, sans qu'il puisse se faire de manière évidente le lien avec les dynamiques d'agglomération. Notons que ce lien est

souvent porté de manière très intéressante dans les diagnostics de quartiers réalisés dans le cadre du programme local de l'habitat.

Les comparaisons dynamiques entre ces quartiers avec des quartiers autres au sein d'une même agglomération sont peu fréquentes. De même, il n'existe pas d'analyses comparatives au niveau national permettant de fonder ou de re-fonder les orientations des politiques publiques nationales.

4. *Des diagnostics de situation, des diagnostics « état de lieux » … mais absence des diagnostics de suivi, d'évaluation et d'observation… en somme de diagnostics « outil de gestion urbaine »*

La recherche documentaire et les autres démarches complémentaires entreprises[33] ont permis de mettre en évidence qu'il n'existe pas en réalité des véritables diagnostics dans le sens de la définition de base, à savoir : *« l'identification d'une maladie par ses symptômes »*[34] , mais plutôt de diagnostics dans une autre acception : *« jugement porté sur une situation ou état »*[35]. Dans le premier cas, la recherche des « symptômes » et de la « maladie » préjuge d'une connaissance des « indicateurs » de cette maladie ou d'une idée de la maladie ; dans le deuxième cas, il s'agit de faire un état des lieux global avec des jugements quantitatifs et qualitatifs sur lesquels porteront les actions ou propositions.

Compte tenu de cette observation, on peut dire aujourd'hui qu'il existe une somme très importante des « diagnostics-état des lieux » (partiels ou complets) et qu'il existe une tentative de réalisation des « diagnostics-dépistage ». Pour rappel, sur l'échantillon de 300 diagnostics examinés, seulement 16 (cf. Fiches No 1, 2, 4, 11, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 24, 25, 27, 33, 34, 35) peuvent être considérés comme pouvant s'approcher de cette dernière démarche, car en plus d'avoir réalisé des constats très fins quantitatifs et qualitatifs (à travers une multiplicité des méthodes), comparatifs, évolutifs, etc, ils ont développé des analyses transversales et des propositions.

5. *Diagnostics fortement influencés par les transports collectifs urbains, avec des innovations introduites par le programme « Mobilité pour tous »*

Il s'agit de diagnostics dont les thèmes et les indicateurs sont fortement marqués par les transports en commun.

Parmi les études consultées, il n'y a pas de diagnostics effectuant une articulation des différents thèmes préconisés par le Memento pour la réalisation du volet transport dans les contrats de ville. Et encore moins sur des thématiques « nouvelles » comme les modes doux.

Ceci s'explique par la prégnance de la problématique « transports publics » dans les milieux de la politique de la ville et dans les contextes locaux. On peut aussi ajouter à cette explication, la culture politique et professionnelle locale qui a été jusqu'à presque la fin des années 90 marquée par les approches motorisées. De ce fait les problématiques liées aux déplacements non motorisés ou de proximité n'ont pas été abordées véritablement jusqu'à présent.

---

[33] rappel : examen d'environ 300 références bibliographiques du centre documentaire de l'agence d'urbanisme de Lyon, lecture d'études sur les agglomérations de Saint-Etienne et Troyes, questionnaires auprès des agences d'urbanisme, entretiens, etc ;

[34] cf. Petit Robert

[35] idem

En 2000, la circulaire relative au volet déplacements dans les Contrats de ville porte de nouveau l'intérêt central sur les transports publics, mais le programme « Mobilité pour tous » innove car les projets portent autant sur des services réguliers TC à l'aide de véhicules de taille adaptée, que des services à la demande, des centrales de co-voiturage, des dispositifs d'autopartage d'accès temporaire et individuel à un véhicule (deux roues, automobile)…

6. Prédominance des démarches et des éléments de connaissance quantitatifs.

La tendance à s'approcher d'un langage technique pour mieux dialoguer avec les autorités organisatrices des transports a fortement contribué à ce que dans les diagnostics, prédominent des éléments d'ordre quantitatif, laissant de côté les approches qualitatives, jugées souvent « peu valables » dans la prise de décision technique. En effet, il y a une entrée par la technicité qui rend souvent « discutable », et heureusement pas toujours, la valeur, la pertinence des données et les éléments de connaissance qualitatives.

On retrouve ainsi une démarche générale visant l'exploitation des sources « classiques » d'information : Recensement Général de la Population, enquêtes de déplacements des ménages, enquêtes origine-destination…

On constate une faible interface entre les approches classiques de la demande et des usages (enquêtes classiques) et les approches complémentaires qualitatives faisant émerger la demande latente et les besoins Les indicateurs sont souvent très techniques et peu accessibles, et parfois peu représentatifs des situations ou des problèmes particuliers liés au fonctionnement de l'offre.

Malgré ceci, on constate une tendance à intégrer de plus en plus les enquêtes qualitatives auprès des habitants et autres acteurs, sans pour autant parvenir à définir des indicateurs spécifiques. Ce constat est à l'origine de la difficulté de recenser des indicateurs qualitatifs.

7. Etats de lieux majoritairement « statiques ».

A l'exception de quelques cas, la majorité des diagnostics apportent une vision souvent statique, une photographie à un moment donné, sans apport dynamique : évolutions dans le temps et dans l'espace.

« L'année zéro », est très souvent la date de la donnée la plus récente. Il n'existe pas d'observation analytique et dans le temps, et de ce fait il n'y a pas de recul possible fondateur qui puisse être fondateur de politiques et d'évaluations suivies et rigoureuses.

Il n'y a pas dans ce cas, de possibilité de développer une véritable observation et évaluation retro-prospective. En effet, peu de diagnostics se font dans un cadre d'évaluation des évolutions de la situation analysée. Les indicateurs ou variables restent statiques et peu comparatifs avec des situations similaires entre quartiers ou territoires, d'une période temporelle à une autre.

Par conséquent**, il manque des indicateurs d'évaluation évolutive quantitative et qualitative, comme sera vu ultérieurement**.

8. Une commande d'études éclatée … déficit de « vraie » maîtrise d'ouvrage « Etat-Ville » et d'un « portage politique et social » dans une acception large

Si l'éclatement des commandes des diagnostics n'est pas en soi un problème, dans la situation actuelle ce constat se traduit le plus souvent par un déficit, voire une certaine absence de maîtrise d'ouvrage « Etat-Ville » et de portage politique et

social, c'est-à-dire : définition d'un véritable cahier des charges partagé avec des acteurs locaux, débat, animation, communication et suivi des résultats, démarche de gestion urbaine, etc.

Cette absence se traduit non seulement dans cet éclatement de la commande, mais aussi dans la production même des diagnostics au niveau national ou local.

Cette observation naît autant de l'analyse des documents et des entretiens comme des constats des effets peu probants de deux démarches incitatives pour la réalisation des diagnostics-état des lieux » (Mémento réalisé pour la DIV) et des « diagnostics-observation, suivi et évaluation » (démarche conçue pour le Ministère de la Fonction Publique pour suivre les services publics dans ces quartiers)[36]. Ces deux démarches conçues à la même époque n'ont pas été appliquées (ou très peu) depuis 10 ans.

9. La non obligation de la réalisation des diagnostics, un fait non négligeable dans les bilans

Les observations montrent qu'en l'absence de portage politique, tant à travers les dysfonctionnements d'une véritable maîtrise d'ouvrage, que de financements bien définis, d'attente suffisamment cadrée, de délais précis, etc. , les diagnostics ne se réaliseront pas de manière systématique et généralisée, même s'il y a une méthode précise.

L'obligation de réalisation de ces diagnostics peut être importante dans ce cas, comme on a pu le vérifier dans d'autres procédures. Mais cette obligation n'est pas non plus garantie d'un exercice approfondi, car en effet les nombreux diagnostics accompagnant diverses procédures (ex.PDU, Contrats d'agglomération, etc.) sont loin d'être fins et novateurs, voire pertinentes. Néanmoins, cette phase d'état des lieux quand elle est réalisée, permet de disposer d'une base de dialogue et de connaissance commune.

A noter aussi que l'absence d'obligation fait que les intentions des politiques prônées ne s'exercent pas. Ainsi il ne suffit pas d'inciter mais d'aller plus loin. Le « volet déplacement » comme élément de négociation des Contrats de ville a été réellement ceci ? On peut imaginer que non compte tenu de l'absence de ce volet dans ces procédures et pourtant signées.

Un autre exemple montre les limites des exercices des diagnostics, quand ils sont obligatoires formellement. Les experts du programme de 1996 « Transports et intégration urbaine » notaient comment même en absence d'un vrai diagnostic accompagnant les projets certains projets ont été « lauréats », et ceci par des critères autres (politiques, d'équilibre territorial, etc. Il serait intéressant d'examiner les diagnostics accompagnant les projets du programme 2002 « Mobilité pour tous » pour voir s'il y a une évolution.

Mais on peut aussi dire, a contrario, que la mise en place de certaines actions ne nécessite pas forcément la réalisation d'un diagnostic conséquent si la problématique locale est bien cernée par des hommes de terrains et des élus. Un besoin de services bien exprimé peut être plus efficace dans la mise en œuvre d'une solution adaptée qu'un diagnostic par trop étayé (ex : prêt de mobylette, entretien d'abris bus, sécurisation…).

[36] cf. partie 3 pour plus de détails

10. ***Manque de capitalisation d'une très grande connaissance locale et nationale à travers la multiplicité de diagnostics ou d'études.***

    Dans les cas où il existe une importante production d'analyses, d'études, de recherches, de diagnostics formels ou informels, il n'y a pas eu une démarche de capitalisation de cette connaissance. Cette capitalisation pourrait parfois suppléer ou compléter une démarche de diagnostic.

    Ces observations concernent aussi les « diagnostics non formalisés », c'est à dire ceux qui se font dans les petites villes ou les agglomérations, par des « expertises » sur lesquelles vont se fonder les analyses et les actions.

    Il a été constaté un manque d'échanges entre commanditaires et entre acteurs techniques chargés d'effectuer les études. Ces dernières ont souvent été élaborées plus ou moins parallèlement avec des questionnements et des méthodes similaires, sans qu'il y ait des synergies permettant d'enrichir et d'améliorer l'approche dans chaque nouvelle expérience.

11. ***Des démarches peu pédagogiques socialement et politiquement.***

    Ces états de lieux plus ou moins aboutis, n'ont pas intégré des objectifs importants comme l'information basique pour tout citoyen, la formation « populaire » aux problématiques urbaines, un langage commun simple mais pertinent, permettant un dialogue entre acteurs techniques, politiques et sociaux. Ils restent très teintés de technicité ou à contrario d'une sorte de simplicité qualitative qui mène au questionnement sur le fond, même si l'approche qualitative peut être de grande qualité.

12. ***Difficulté à articuler diagnostics et les dispositifs de planification et de programmation .***

    Si les diagnostics sont considérés indispensables par l'ensemble des personnes interrogées directement ou indirectement, les interlocuteurs notent qu'il il reste à savoir comment et où les articuler dans les dispositifs de planification et programmation plus vastes. En effet, les contrats de ville sont des instruments de programmation et non pas de détermination de la situation actuelle. Par exemple, le volet transport de l'agglomération lyonnaise se réfère à des diagnostics et à des groupes de travail qui se sont penchés sur la problématique dans le PDU ou dans des études spécifiques. Il reprend les principaux éléments de synthèse pour en décliner les orientations et les actions à mettre en place.

    Dans tous les cas, il resterait à **faire fonctionner le lien** (quand il existe) **entre intention programmatique et opérationnelle et diagnostic.** Et de ce fait le bilan des diagnostics transports et déplacement devient alors un élément important de ce renforcement.

8.2 Recommandations sur la question des diagnostics

Les recommandations ci-dessous ne sont pas de caractère méthodologique car il n'est pas possible d'uniformiser ces apports sans un cahier des charges spécifique commun. De ce fait, les recommandations sont plus en termes de capitalisation de la connaissance existante, de débat et concertation institutionnel et politique, base des clarifications méthodologiques.

1. ***Faire un bilan national sur les nécessités exprimées localement en matière de transports (en dépassant la seule priorité en TC) et évaluer le décalage avec l'absence du volet déplacement dans le Contrats de ville***

   La lettre qui accompagnait la circulaire relative au volet déplacement dans le Contrat de ville, note bien qu'il faudra aborder la question déplacements en la traitant explicitement « là où il paraît justifié » … Comment savoir si l'absence du volet déplacement signifie qu'en réalité il n'y a pas besoin de le traiter ou qu'il y a négligence ?

   Ce bilan pourrait être fait à travers des enquêtes auprès des sous-préfets à la ville, les acteurs locaux (missions DSU, etc.), etc.

   Ce premier bilan qualitatif pourrait permettre de rendre soit plus « obligatoire » la réalisation des diagnostics et des volets déplacements (comme élément fort de négociation du Contrat de ville) soit rendre plus ciblée la demande des volets déplacements et donc des diagnostics.

2. ***Lancer une réflexion ou débat national sur la question de « l'obligation» légale des diagnostics transports et déplacements dans les procédures de la politique de la ville .***

   Comme pour d'autres procédures (ex. PDU), « l'obligation » des diagnostics peut jouer un rôle important, mais reste à être analysée dans un cadre plus global de politique publique. Il s'agirait donc de passer des incitations via des circulaires à une vraie obligation légale … soit dans les dispositifs de la politique de la ville soit dans le PDU ou autres procédures de planification. Mais résoudra pour autant le problème des diagnostics fins ou globaux ?

3. ***Lancer une réflexion ou débat national sur la nécessité d'un portage politique et social (national et local) de la problématique transports et déplacements, et pas seulement en matière de transports en commun, mais aussi de modes doux, ou de solutions alternatives (co-voiturage, dispositifs d'auto-partage, services de véhicules à taille adaptée), comme l'y invite la circulaire du 18 avril 2002.***

   Les dix dernières années qui se sont écoulées semblent montrer qu'il existe une ambiguïté entre les discours politiques et les portages locaux de la question transports et déplacements. Malgré l'existence des expériences où ce portage existe, l'expertise montre qu'il y a globalement une absence de véritable maîtrise d'ouvrage Etat-collectivités locales, absence de Comités de pilotages partenariaux de ces processus, absence des diagnostics ou outils de suivi et de gestion urbaine, etc.

   Il y a peut être nécessité de débat en termes de ce « portage ample », notion qui doit être comprise comme non seulement la commande par une maîtrise d'ouvrage Etat-collectivités locales, ni l'existence d'un Comité de pilotage ponctuel, mais qui implique le suivi, la communication, etc. de ces démarches.

   Ceci intègre la concertation ou pas sur des aspects de « discrimination positive » à l'égard des transports, sur l'égalité de la desserte etc.

   Ce débat devrait intégrer une réflexion sur le rôle des transports dans les processus de ségrégation urbaine ou relégation, et aborder politiquement et socialement des aspects majeurs tels que la question du « droit au transport », et sur la question de la « mobilité minimale » à proposer.

   Se pose également la question de la pérennisation des actions, et donc des moyens financiers suffisants pour en assurer le fonctionnement. Il arrive que de bons diagnostics soient réalisés, des services adéquats soient mis en place, mais qu'ils ne « survivent » pas à la fin de la subvention de l'appel d'offres, des aides à

l'investissement de la part de l'Etat ou de la collectivité territoriale. Cette pérennisation du service demande alors une implication forte de la maîtrise d'ouvrage et relève quasi exclusivement d'un choix politique et financier affirmé et dans la durée.

4. ***Concevoir un cahier des charges partenarial et partagé pour la réalisation de diagnostics permettant une comparaison nationale et locale (voire un suivi et évaluation) de la situation des quartiers par rapport aux transports et déplacements***

Plus important que des propositions d'ordre méthodologique pour la réalisation des diagnostics, il est important de créer un cahier des charges multipartenarial et partagé (Etat- collectivités locales-habitants). En effet, les démarches méthodologiques sont à chaque fois adaptées aux problèmes à analyser et les bureaux d'études publics ou privés, les Agences d'urbanisme, voire les exploitants possèdent le professionnalisme suffisant pour aborder quantitativement ou qualitativement ces diagnostics en fonction du cahier de chargés établi.

Cependant, le problème se trouve dans l'existence d'une multiplicité de cahiers de charges qui ne reflètent pas ce besoin de connaissance partagé, de débat avant même de s'attaquer à un problème spécifique.

Le cahier des charges est en lien avec le portage politique et social de la question de déplacements et de la mobilité. C'est celui-ci qui donnera le contenu et les évolutions dans la production de connaissance, de prospective et de propositions. Il fera le changement car il devra aborder les problématiques de manière partagée :la question de la discrimination positive en matière de transports et de mobilité, la place des TC dans ces diagnostics par rapports aux autres modes, la question de l'écart par rapport à la « moyenne » comme éléments d'évaluation, etc.

Ce cahier des charges doit aborder la « comparabilité » dans le temps et dans l'espace, (à différentes échelles), comme éléments clés du diagnostic. Il pourra aussi indiquer d'établir des réflexions retro-prospectives qualitatives ou quantitatives sur les dynamiques de ces quartiers dans le temps et les possibles points de rupture dans les 20 ans à vernir. De même, il abordera la place des approches quantitatives et qualitatives, et la nécessité des interfaces et de concertation sociale à l'issue de ces diagnostics.

La nécessité de la communication des résultats de manière pédagogique et accessible à tous devrait être intégrée dans ce type de commande, ainsi que le développement d'un outil d'observation permanente simple.

En termes de gestion, un cahier des charges politique et social devrait quasiment poser la question de l'observation, du suivi et de la gestion urbaine, s'approcher ainsi à une logique d'observatoire de mutations et des dynamiques des quartiers de la politique de la ville.

5. ***Inciter à la capitalisation nationale et locale des diagnostics et des états des lieux divers et variés.***

Inciter à une démarche nationale et locale de capitalisation des connaissances existantes comme base d'une réflexion, d'action, de concertation, etc. est une urgence.

Les quartiers ne sont pas homogènes et ont développé des dynamiques différentes depuis plus de 20 ans.

Au niveau national existent des diagnostics et des démarches de connaissance dans un échantillon bien plus important aujourd'hui qu'à l'époque du rapport CNT « Transports et exclusion sociale ». A l'époque, ce rapport avait exploré cet interface à partir d'un petit échantillon quartiers. Aujourd'hui un rapport de capitalisation et réactualisation des problématiques pourrait être réalisé au niveau national.

Ce rapport de capitalisation pourrait partir d'une actualisation simple des typologies de Ph. Estebe (cf. fin de la partie 1) ou autres . En tout cas, cette capitalisation devrait cibler les analyses existantes en n'oubliant les particularités:

- Quartiers centraux (urbains et périurbains)
- Quartiers péricentraux – non grands ensembles
- Quartiers péricentraux – grands ensembles
- « Quartiers » ou lotissements périurbains – habitat individuel ou semi collectif
- Autres…

Ces types de synthèse par typologie de quartiers, s'enrichisseront d'autres aspects comme une analyse des évolutions en termes des composantes sociales et économiques, etc. Il est important de noter que les phénomènes de solvabilisation des ménages pauvres ou de bas revenus (prêts à taux 0%) a facilité la conformation des nouvelles zones de fragilité sociale tout en laissant les plus démunis dans des zones déjà fragiles, difficiles, etc. Ainsi, il serait intéressant de connaître non seulement l'état de la desserte et de son évolution, mais son lien avec l'évolution de l'état socio-économique des habitants.

Une actualisation des travaux de Ph. Estebe et de l'INSEE, consultés dans la première partie, seraient assez pertinent comme base de nouveaux diagnostics.

Dans un autre domaine, cette capitalisation doit veiller à la recherche de cohérence et de complémentarité entre les différents diagnostics transports/déplacements sur un même territoire (PDU, diagnostics d'agglomération et de contrat de ville, contrats locaux de sécurité, dossier de voirie d'agglomération…) ainsi que le préconise d'ailleurs la circulaire du 4 février 2000.

6. Inciter à la réalisation des diagnostics d'agglomération et des diagnostics dans les quartiers ou lotissement dans des espaces périurbains, en particulier hors PTU –

Ceci permettrait **d'approfondir méthodologiquement les aspects spécifiques des transports, déplacements, mobilité et pauvreté dans des contextes d'agglomération** (ce qui fait un référent). Mais aussi là où la ségrégation par rapports aux transports collectifs et la captivité par rapport à la voiture est plus réelle. Et par ce biais préparer des politiques publiques prospectives dans le cadre des nouveaux processus de dispersion périurbaine des ségrégations sociales.

7. ***Développer et échanger la connaissance à travers une démarche de communication***

Créer des structures d'échanges et de dialogue qui permettent d'enrichir les expériences existantes et d'en élaborer de nouvelles adaptées aux situations et aux contextes locaux. A cette fin, il convient de procéder à une centralisation de ces éléments et d'en proposer un suivi régulier qui devra être diffusé très largement.

3ème PARTIE :

LA QUESTION DES INDICATEURS «PERTINENTS » POUR REALISER DES DIAGNOSTICS TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

La question des indicateurs ou des variables pertinentes pour des diagnostics transports et déplacements est posée depuis les années 90, et le reste encore aujourd'hui.

La mission d'approfondissement méthodologique réalisée partait d'une demande précise :

- *«Proposer des méthodologies et des outils pour caractériser l'offre, afin de faciliter la réalisation des diagnostics déplacements dans les quartiers en Contrat de ville. L'offre doit être décrite et interrogée».*

- *«Produire des recommandations pour réaliser un diagnostic déplacements dans les quartiers prioritaires, à savoir les différentes mesures pour quantifier et qualifier les déplacements ».*

La question de la mesure a été posée hier et l'est encore aujourd'hui, comme la question de la « pertinence » de l'indicateur, ou de sa fiabilité …

Ce besoin de connaissance est important, mais demeure loin de pouvoir être satisfait, car cela supposerait que l'on ait pu définir de manière très claire une politique de discrimination positive en matière des transports, des « seuils » qualitatifs, politiques et sociaux permettant de créer ou définir la ou les mesures de l'accomplissement de cette discrimination positive .

Après le bilan des types de diagnostics, cette partie du rapport fera, après une réflexion générale sur la question des indicateurs, le bilan des éléments de connaissance les plus couramment utilisés jusqu'à aujourd'hui, et ceci dans le but de réaliser le diagnostic le plus complet possible à des fins de connaissance quantitative et qualitative.

9. Un déficit de réflexion sur le lien étroit entre problématique et « indicateurs »

9.1 Quels indicateurs pour quels objectifs ?

Comme on a pu l'analyser auparavant, le rapport du CNT[37] montrait dans le début des années 90, l'importance de la ***« mesure de l'enclavement »***, et avançait les manières possibles d'évaluer celle-ci : les tracés de voirie, l'accessibilité, l'existence ou pas de certains types de desserte, les coupures, etc. Il abordait aussi le développement des moyens ou des instruments de connaissance des besoins de déplacements au niveau des quartiers grâce à la *mise au point d'*indicateurs ***pertinents***, *de* ***cartes isochrones***, *de* ***guide d'enquête, etc.***

Ces démarches de conception d'instruments et d'indicateurs correspondaient à des objectifs prioritaires : **le désenclavement** de ces quartiers **afin de mieux les relier à la ville (et en priorité à l'emploi), puis améliorer la qualité du service aux habitants du quartier par les différents prestataires de services**.

Ainsi s'explique l'importance donnée à cette époque à la connaissance des besoins à travers une meilleure connaissance et un approfondissement des principaux **indicateurs d'enclavement**, qu'étaient les **taux d'autonomie, les taux de mobilité de la population, et les taux de motorisation des ménages.**

Ces approfondissements ne se sont pas réalisés, d'une part, car les problématiques à aborder étaient très vastes (malgré une entrée quasi unique par les transports collectifs urbains), et d'autre part, sûrement la plus importante, par une interface entre transports-déplacements / enclavement-exclusion très complexe.

En ce qui concerne la première raison, les besoins de connaissance étaient guidés par une série de thèmes, qui ont été globalement confortés et complétés par la circulaire du 4 février 2000 concernant le volet déplacements dans les Contrats de ville. En effet, comme on a pu le noter auparavant, cette circulaire posait les questions suivantes : « *Comment permettre à des personnes disposant de revenus modestes, vivant en périphérie et généralement moins motorisées que la moyenne de la population, d'accéder au droit commun de la ville ? Comment contribuer à recréer de la continuité urbaine et sociale ?… »*

Les thèmes à analyser sont ainsi très divers, à savoir :

- La qualité du quartier (coupures urbaines, phénomènes d'insécurité routière, d'intrusion visuelle, de nuisances sonores… avérés.)
- L'enclavement physique et social du quartier et des habitants
- L'autonomie des habitants par rapport aux services et équipements
- La situation de captivité par rapport aux services et aux modes de déplacements (et équipement des ménages) : services, destinations desservies, motorisation …
- L'exclusion sociale et par les transports
- L'offre de service, sa qualité et sa quantité (services et infrastructures) dans l'agglomération comme à l'intérieur et entre périphéries, incluant la communication, l'information, le confort, les fréquences, la sécurité, l'accueil, la tarification, … mais aussi en fonction des populations spécifiques (étrangers, chômeurs, actifs à temps partiel, etc.)
- Les coûts des déplacements (accès aux tarifications proposées, dépenses en transports…)

[37] op.cit.

- L'accessibilité (et les conditions d'accès) aux équipements collectifs (enseignement, services, etc.) et aux emplois, … en somme aux espaces de service public de proximité, aux centralités urbaines secondaires, aux zones d'emploi périphériques et aux pôles de développement
- Les besoins et les attentes des déplacements des habitants et des populations spécifiques (demandeurs d'emploi, actifs à temps partiel etc.) selon des périodes spécifiques, selon des catégories sociales (ex. étrangers) : soir, fin de semaine, de proximité ou d'agglomération, etc.
- La mobilité et les pratiques de déplacements autres que quantitatives
- L'aménagement des espaces publics et de déplacements (stations/gares, cheminements piétons, signalétiques, signalisations, éclairage public, mobilier urbain, etc.)
- Les formes de déplacements et les infrastructures, marche et deux roues

Ces thèmes qui couvrent des problématiques assez diverses, rendent compte, comme on le verra plus loin dans le bilan des « indicateurs », d'une multiplicité de variables ou éléments de connaissance qui ont été nécessaires pour les aborder témoignant de ce fait de l'ampleur de la tâche. Mais ces nombreuses variables ne peuvent pas être considérées comme des indicateurs dans le sens propre du terme : ceci est important à noter dans le cadre de cette expertise, car **il ne peut pas exister d'indicateurs sans un positionnement politique et social sur le « droit aux transports » dans des quartiers et pour des population spécifiques**.

9.2 Éléments de connaissance ou indicateurs ?… quel lien avec une définition des volontés politiques et sociales

Si les problématiques sont globales et de ce fait diverses, et si les besoins sont des besoins de connaissance, un diagnostic peut être fait à partir d'une série de variables ou d'éléments de connaissance couvrant les thématiques proposées.

Mais si les besoins consistent en l'évaluation et le suivi pour la conception et gestion des politiques publiques, il faut non seulement expliciter les problématiques mais aussi les volontés politiques et sociales.

La nécessité d'expliciter les problématiques comme des volontés politiques et sociales, sous-entendant donc portage, peut être illustrée ci-dessous :

- Comment qualifie-t-on et quantifie-t-on socialement et politiquement une « bonne desserte » et par voie de conséquence, une « mauvaise desserte » ? Dans quel contexte social et spatial ? Pour qui ?
- Qu'est-ce un « transport efficient », un « transport adapté » … par rapport à quoi ?
- Qu'est-ce une desserte de qualité « identique » pour tous ?
- Quelle mobilité est signe d'intégration ? Quelle mobilité privilégions-nous et pourquoi ? Dans quelles circonstances ?
- Que signifie dans ces cas la notion de « droit aux transports », voire de « droit minimum » aux transports… et pour quelle « mobilité minimale » ? Pour quel type de « discrimination positive » ?
- Comment se « mesure » ou s'analyse l'enclavement ?
- Quels indicateurs (quantitatifs et qualitatifs) justifient des investissements spécifiques en matière de transports et de déplacements ? la discrimination est-elle positive dans ce domaine ?

- Qu'est-ce qu'un indicateur « pertinent » ? En fonction de quoi ? De quel objectif global de politique publique ? Quelles sont la norme, la valeur, les indicateurs qui permettent de mesurer le fonctionnement ou le dysfonctionnement d'une desserte ? Que signifie la moyenne ? En existe-il d'autres à rechercher selon les entrées et problématiques étudiées ?

Depuis le début des années 90, ces interrogations n'ont pas été vraiment solutionnées, car il s'agit avant tout de réponses en termes de politique publique et de choix sociaux et non pas de réponses techniques. La discrimination positive jouerait un grand rôle, mais elle n'a pas été réellement analysée dans ce sens.

Ceci explique, entre autres et comme on l'a déjà vu plus haut, que **les diagnostics consistent très largement en des états de lieux sur la quasi-totalité des problématiques** (ou sur une partie), mais **qu'ils n'apportent pas une vision dynamique**, **faute de positionnement politique** sur le type (voire la norme) de discrimination positive qui permet de comparer, analyser et justifier, au-delà de constater.

De ce fait, les éléments de connaissance et d'analyse utilisés dans les diagnostics recensés et présentés plus bas, sont multiples, mais sans pour autant pouvoir être considérés véritablement comme des indicateurs, à quelques exceptions près.

Les éléments recensés sont-ils de « véritables indicateurs » ou restent-ils simplement des variables ? Pourquoi faut-il re-expliciter la problématique et les positionnements politiques et sociaux ?

Parce qu'un indicateur au sein d'une démarche de diagnostic est avant tout une donnée qui a été sélectionnée à partir d'un ensemble statistique (ou un ensemble de variables) plus important, car possédant une **signification** et une **représentativité particulière**.

En effet, selon la définition de l'OCDE, un indicateur est un paramètre ou une valeur dérivée d'un paramètre donnant des informations sur un phénomène. Toutefois, comparativement à la variable, la caractéristique principale de l'indicateur est qu'il porte une signification qui dépasse la donnée quantitative fournie (exemple : une température de 40° signifie qu'une personne est très malade)[38] . Et c'est là que le problème se pose en matière de diagnostics transports et déplacements et qu'il explique la non-réponse aux approfondissements demandés en termes d'indicateurs pertinents. En effet, il n'a pas encore été conçu (politiquement et socialement) d'indicateur qui fournisse une signification qui dépasse la donnée quantitative établie.

Comme l'affirme la circulaire relative au volet déplacements dans les Contrats de ville, l'écart par rapport à la moyenne (en fonction de la signification de cette moyenne) est la norme. Cette norme permet de conclure plus ou moins pertinemment aux dysfonctionnements, elle permet d'émettre des jugements, qui sont parfois validés ou invalidés par d'autres démarches quantitatives ou qualitatives.

Si l'on tient compte de ce choix ou de cette indication, on ne peut pas nier qu'il existe et qu'il a existé des approches en terme « d'indicateur ». En effet, la plupart des approches, analyses, conclusions et recommandations quantitatives (et encore plus celles qui ont eu comme priorité une comparaison dynamique entre quartiers et dans le temps), ont été largement construites par rapport à une idée – vague et malléable certes - d'écart par rapport à la « moyenne » des services. Derrière cette approche se cache en effet, une vague

[38] La température en soi est une **variable**; sa **signification** est un **indicateur** (au sens où elle **indique** si une personne est malade ou bien portante).

idée « d'égalité » car on n'a jamais explicité jusqu'à présent quel niveau d'écart conduit à une évaluation pertinente de la « bonne » ou « mauvaise » situation des quartiers en matière de transports et par rapport au reste de l'agglomération.

Est-ce suffisant ? On pense que non, malgré les acquis de connaissance existants, car l'écart par rapport à la moyenne ne semble plus être suffisant en matière de développement social pour construire une politique de transports adaptée. Il y a nécessité de construire un positionnement politique et social pour définir, non seulement un cahier des charges pour la réalisation de diagnostics partagés, mais également les « valeurs » qualitatives ou quantitatives acceptables ou suffisantes pour considérer qu'un quartier est enclavé, mal desservi, bien desservi, etc.

Est-ce possible ? Le débat reste ouvert et il s'agit en soi d'un chantier qui dépasse la stricte intervention d'experts, car il est avant tout un chantier politique où les techniciens et les acteurs de terrain devront toutefois participer effectivement.

Cela étant, ces remarques de fond ne doivent pas minimiser les efforts de connaissance qui depuis le début des années 90, ont explosé. Ces éléments sont importants car ils répondent aux logiques exprimées, même si les diagnostics d'évaluation et de gestion des politiques semblent inexistants, non seulement en ce qui concerne les quartiers de la politique de la ville mais aussi à l'échelle des agglomérations.

De ce fait, la somme de **variables recensées** qui seront présentées ci-dessous doivent être prises en considération plutôt comme des **éléments de connaissance générale**, qui ont joué un rôle non négligeable dans l'amélioration des situations locales, tant en terme de desserte que de dialogue local.

Reste à développer une **vraie réflexion sur la mesure ,** sur ces « degrés de température » qui permettent de signaler si la situation s'améliore ou empire et si le type de « médicament » proposé, est efficace ou pas.

10. Bilan des éléments de connaissance et d'analyse utilisés dans les diagnostics transports, déplacements et mobilité

10.1 Remarques préalables

Les éléments de connaissance ont été recensés et révisés tout au long de l'étude. Leur compilation a été effectuée moyennant un tableau général[39] contenant des paramètres qui permettent de l'identifier et de le trier à partir de multiples critères. Le tableau détaillé est présenté dans l'annexe n°3.

Un extrait du tableau a été effectué pour illustrer les éléments les plus couramment utilisés dans les diagnostics consultés comme ceux issus de recherches ou de documents méthodologiques. Ces derniers, par leur intérêt, pourraient intégrer une démarche d'état des lieux.

10.2 Bilan des éléments de cadrage socioéconomique et démographique

Toutes les études comportant des diagnostics sur les services à la mobilité (transports, déplacements, mobilité) cherchent à cerner la problématique en fonction des objectifs locaux et des échelles territoriales. La notion de « cadrage » implique la nécessité de disposer d'une série d'informations qui rendent possible une **connaissance rapide sur l'objet du diagnostic**. Les caractéristiques du périmètre ou des périmètres d'étude, de la population et des politiques urbaines permettent ainsi de **guider les analyses spécifiques ou de choisir les aspects à approfondir moyennant des enquêtes de terrain**. Ce genre d'information est également nécessaire lorsque le diagnostic se trouve placé sous l'optique « services à la mobilité et politique de la ville ».
Nous avons recensé au total 36 indicateurs de cadrage sur l'ensemble, dont 18 dans les études ou diagnostics consultés, et les 18 autres sont issus de recherches et documents méthodologiques. Le tableau No 4 illustre les indicateurs répertoires selon les types de document.

10.2.1 Ce qui découle des études et diagnostics consultés

Les principaux éléments qui ressortent des indicateurs recensés dans les études et diagnostics sont les suivants :

- ➔ Les principaux domaines thématiques concernent **les caractéristiques socio-économiques et socio-démographiques de la population** cible, de même

[39] Divers paramètres ont été ajoutés afin de pouvoir classer et décrire les différents types d'indicateurs. A noter qu'il s'agit d'un outil qui présente l'avantage d'être évolutif, ce qui rend possible d'introduire des modifications et des améliorations. Les mises à jour peuvent être réalisées aisément et diffusées ensuite à l'ensemble d'acteurs concernés. La compilation des indicateurs a été réalisée dans une optique dynamique et évolutive. Le caractère exploratoire de cette expertise oblige en effet à rendre possible l'intégration des remarques et des modifications conseillées au niveau des données collectées, tout en gardant une flexibilité dans sa mise à jour. Pour ce faire, il a été conçu une base de données axée sur ce tableau de bord comprenant plusieurs critères de tri.

qu'un certain nombre de renseignements sur les pratiques de **mobilité.** Parmi les aspects socio-démographiques, on trouve la population du quartier, la part de la population par rapport à la commune, à la ville ou à l'agglomération, la densité de population et la répartition par âge. Les caractéristiques socio-économiques les plus consultées concernent les revenus des ménages et les taux d'actifs et de chômeurs. Ces taux peuvent être plus détaillés en fonction de l'âge (notamment les jeunes) ou de certaines catégories socio-profesionnelles, le plus souvent les ouvriers. En ce qui concerne les déplacements, on s'intéresse à la distance du quartier aux pôles d'activité (centre ville, hypercentre, zones d'emploi ou de services), aux différents taux de motorisation et à la part de la population travaillant à l'intérieur ou à l'extérieur de la commune du résident (ou au quartier, lorsque les données sont disponibles).

- ➔ **Les données du RGP-INSEE et les enquêtes des déplacements des ménages** constituent les sources principales d'information pour les données de cadrage. Ceci est particulièrement vrai lorsque les diagnostics sont effectués à l'échelle d'agglomération ou des parties de l'agglomération.
- ➔ En revanche, à une échelle intra-quartier, il est arrivé que des **enquêtes spécifiques** aient été menées pour caractériser la population et ses pratiques de déplacement. C'est le cas précis du diagnostic réalisé dans les quartiers d'habitat social Montreynaud, Monchovet et Beaubrun-Tarentaize à Saint-Étienne[40].
- ➔ Dans une perspective inter-quartier, un **indicateur qualitatif** est utilisé pour permettre de percevoir le degré relatif de mobilité par quartier[41]. Il est construit **à partir des taux de mobilité par mode et par quartier.**

10.2.2 Les apports de la recherche et des documents méthodologiques

Toutes ces informations de cadrage sont considérées utiles voire nécessaires par les acteurs travaillant dans l'élaboration de diagnostics. Cependant, ils pourraient être complétés par d'autres. Les discussions de l'équipe de travail, les consultations auprès des personnes concernées et la lecture de documents de recherche[42] nous ont permis de dégager d'autres indicateurs de cadrage. Ils s'avéreraient importants pour la réalisation de diagnostics concernant les quartiers prioritaires, les conditions de mobilité de la population et les services à la mobilité. Ces indicateurs, montrés dans la deuxième partie du tableau No 4, se penchent sur des sujets spécifiques :

[40] Cf. "Étude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Etienne. Desserte des quartiers de Montreynaud, Montchovet et Beaubrun-Tarentaize". SIOTAS. Réalisée par Béture-Conseil et l'Observatoire Social de Lyon. Février 1998 (voir fiche No 25 des exemples de diagnostics)

[41] Cf. 'La desserte en transports en commun des principaux quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise'. FOULON, Guy. ROSALES-MONTANO, Silvia. Juin 1993 (voir fiche No 1 des exemples de diagnostics)

[42] Voir notamment : "Différences & Inégalités sociales, quel lien avec la mobilité ? " PUCA. Agence d'Urbanisme de Lyon. Février 2002. "Mobilité et grande pauvreté" PUCA. LET, OSL, Agence d'Urbanisme de Lyon. Novembre 2001.

- Dans le domaine socio-économique et démographique, le cadrage pourrait apporter – par exemple - davantage d'information sur la fragilité des ménages (parents isolés, familles nombreuses, taille des ménages dans le quartier, allocataires potentiels du prêt 0%), sur les conditions de précarité ou de mobilité des habitants (RMIstes, jeunes de moins de 20 qui travaillent, illettrisme…)
- En termes de transport et déplacement, il serait important de connaître d'une manière plus fine le niveau de motorisation des ménages (en fonction des revenus ou des âges) du secteur étudié ou la part de la population concernée par les tarifications sociales appliquées par les opérateurs de transports en commun.

Il semble important de préconiser davantage d'échange entre les différents dispositifs d'information. **Nombre de données considérées comme de « cadrage » dans notre contexte pourraient être fournies par les observatoires de suivi de l'habitat (ou des déplacements…)**. Tel est le cas par exemple des informations sur les ménages (taille, revenus…) et les logements sociaux dans le quartier (nombre, taux de vacance...)

10.2.3 Les limites et autres remarques sur les éléments de cadrage

La discussion et les échanges effectués avec les personnes travaillant avec les statistiques et les indicateurs dans les domaines d'habitat et transport, ont relevé un certain nombre d'observations concernant les indicateurs de cadrage. Ces observations concernent principalement les découpages par quartier et la disponibilité (voire fiabilité) des données pour travailler dans une échelle infra-quartier.

10.2.3.1 Les découpages par quartier

En ce qui concerne les recensements de population, quelques remarques importantes méritent d'être soulignées :

Au sein de l'INSEE, lorsque l'on parle de quartier, on parle de découpage IRIS. Ce découpage IRIS coïncide très rarement avec les limites des quartiers DSU/politique de la ville. Ainsi, une commune de 40 000 habitants peut être découpée en 4 IRIS regroupant des quartiers disparates. Ce cas de figure, loin d'être exceptionnel, oblige à des traitements particuliers. La ville de Saint-Chamond, dans la Loire, se trouve ainsi découpée en 4 IRIS incluant tous types de quartier.

Seule une exploitation particulière de certaines données du recensement par l'INSEE a été possible dans le cadre d'un protocole particulier à la Région Rhône-Alpes. Ce protocole a été matérialisé dans "L'observatoire des quartiers Rhône Alpes" réalisé pour le compte de la Région et la DRE par les agences d'urbanisme de Grenoble, Saint-Étienne et Lyon.

Cette expérience est-elle généralisable partout en France ? Au vu des contacts établis dans le réseau des agences d'urbanisme, il semblerait que Rhône Alpes se trouve dans une situation privilégiée par rapport aux autres régions.

Il existe des données à l'échelle de l'îlot qui sont disponibles auprès de l'INSEE pour les collectivités publiques. A moins de les obtenir indirectement, les agences d'urbanisme n'ont pas d'accès à ce niveau de détail de l'information. Par ailleurs, dans sa fourniture classique, cet organisme propose la population totale, les classes d'âge, les résidences principales, secondaires et les logements vacants par îlot. Ceci est de ce fait au-dessous des expectatives d'information à obtenir pour les diagnostics de services à la mobilité.

10.2.3.2 Les limites statistiques à l'échelle infra-communale

Les limites statistiques se posent dès l'exploitation à l'échelle infra-communale, que ce soit pour l'utilisation du **fichier-détail INSEE** ou pour les enquêtes de déplacements des ménages. Ce problème risque de s'aggraver avec la mise en place du recensement rénové car il correspondra à un sondage. Ceci veut dire que **plus l'information est utilisée à un niveau fin, plus elle devient aléatoire**.

Faut-il remettre en cause les informations qui seraient à collecter à l'échelle du quartier ? Ou alors, si le quartier est important pour la politique de la ville, **ne vaudrait-il pas mieux adapter les outils statistiques permettant de collecter les données** ? Bien entendu, adapter peut impliquer par exemple une augmentation de l'échantillon des enquêtes ménages. Mais les coûts, déjà élevés, risquent de devenir très importants. Le bilan de cet outil, en cours de réalisation par le CERTU, pourrait apporter des réponses et des pistes plus concrètes sur ce sujet : comment contourner le problème de l'accès et la fiabilité des données dans ces échelles territoriales infra-quartier de travail ?

Une question similaire avait été posée lors de groupes de travail à la FNAU. Il s'agissait de savoir comment recueillir de manière plus systématique ou plus uniformément l'information quel que soit le territoire, et ce, indépendamment des relations entre les organismes ou les personnes qui rendent possible la mise à disponibilité de l'information. Cette problématique a été soulevée également à la DIV… il y a au moins deux ans. A ce jour, aucune réponse ne serait pas parvenue aux groupes de travail de la FNAU.

Tableau No 4

Synthèse des éléments de cadrage socio-économique et démographique recensés

No Indic	Indicateur	Objectif
D'après les études et diagnostics consultés		
55	Superficie du quartier	Déterminer la taille des quartiers prioritaires et les comparer entre eux.
47	Population totale	Quantifier ou estimer la population concernée par le diagnostic.
14	Distance du centre du quartier au centre de l'agglomération	Comparer les localisations des quartiers par rapport au centre de l'agglomération.
48	Part de la population quartier/ commune ou agglomération	Comparer l'importance du périmètre ou des quartiers étudiés par rapport à la Commune ou à l'agglomération.
56	Densité de population à l'hectare par quartier	Déterminer la répartition des habitants des quartiers par rapport à la superficie.
50	Part de la population de moins de 20 ans	Connaître la part de la population jeune résidant dans les quartiers prioritaires.
51	Part de la population de plus de 75 ans	Connaître les spécificités socio-démographiques pouvant influencer la mobilité de la population.
49	Taille moyenne des ménages	Connaître la quantité moyenne de personnes par ménage dans le périmètre d'étude pour préciser les évolutions sociales et les besoins inhérents
54	Taux de logement HLM	Percevoir l'importance des logements sociaux dans les quartiers étudiés.
44	Taux d'actifs occupés employés et ouvriers	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
42	Taux de chômage	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
43	Taux de chômage des 15-24 ans	Connaître l'importance du chômage des jeunes. Montrer des caractéristiques socio-économiques pouvant affecter leur mobilité.
45	Revenu de ménages	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
1	Taux de motorisation des ménages	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
2	Part de ménages non motorisés	Évaluer la captivité potentielle des habitants et la demande potentielle de transports en commun par les ménages.
3	Part de ménages ayant au moins 1 véhicule particulier	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
39	Résidents de la commune ne sortant pas de celle-ci pour le motif travail	Déterminer le poids des résidents ayant une mobilité intra-communale par rapport à la population de la commune.
40	Part des déplacements internes au DSU pour des motifs travail	Mesurer la part des déplacements à l'intérieur du DSU dans l'ensemble des déplacements effectués par les résidents.

No Indic	Indicateur	Objectif
Indicateurs, variables ou thèmes issus d'autres documents méthodologiques, recherches, discussions.		
106	Distance entre le centre du quartier et le principal et plus proche nœud de correspondances des transports en commun de l'agglomération, à pied	Évaluer l'accessibilité moyenne à pied, au réseau des transports en commun de l'agglomération.
107	Temps d'accès du centre depuis le quartier jusqu'au principal pôle d'échange multi-modal TC le plus proche	Évaluer l'accessibilité temporelle en transports en commun au plus proche pôle d'échange multi-modal TC d'agglomération.
60	Nombre de personnes par ménage	Connaître les caractéristiques démographiques pouvant influencer la mobilité de la population.
65	Nombre de familles nombreuses	Connaître les caractéristiques démographiques pouvant influencer la mobilité de la population.
68	Taux d'illettrisme de la population	Connaître les spécificités socio-économiques de précarité pouvant influencer la mobilité de la population.
61	Répartition des catégories socio-professionnelles de la population	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
67	Jeunes de moins de 20 ans qui travaillent	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
102	Revenu moyen par foyer fiscal	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
103	Revenu par unité de consommation	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
62	Part de foyers non imposables	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
63	Nombre de RMIstes	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
57	Nombre de captifs financiers	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
64	Nombre et part de ménages bénéficiaires de l'allocation parents isolés	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
66	Taux de ménages pouvant bénéficier du prêt 0%	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers.
89	Nombre théorique d'ayants droits aux tarifications sociales	Estimer la population concernée par le type de tarification sociale.
58	Taux de motorisation des ménages suivant leurs niveaux de revenus	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
59	Taux de motorisation des ménages suivant l'âge des personnes motorisées	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population.
104	Nombre et type d'accidents sur les voiries	Localiser les voiries à sécuriser.

Voir l'ensemble de variables du tableau de bord dans l'annexe No 3

10.3 Bilan des éléments d'analyse de l'offre de services à la mobilité

Les études sectorielles ou multisectorielles qui ont été consultées au cours de notre recherche bibliographique sont essentiellement axées sur les problèmes des transports collectifs. Les indicateurs, suivant ce constat, sont nombreux et montrent le degré de suivi et la mise en place d'outils techniques d'évaluation. Ceci est particulièrement vrai lorsque les études concernent les usagers potentiels de ce mode de transport, comme c'est le cas des habitants des quartiers défavorisés.

Nous avons recensé au total 40 indicateurs et/ou variables d'offre (sur les 107 recensés), dont 17 dans les études et diagnostics consultés et 23 sont issus des recherches et documents méthodologiques. Le tableau No 5 illustre les indicateurs répertoriés selon le type de document.

10.3.1 Ce qui résulte des études et diagnostics consultés

Toutes les variables et indicateurs d'offre recensés dans les études commanditées par les acteurs politiques et institutionnels concernent les transports en commun. La quantité et la précision des indicateurs employés montrent le degré de technicité déployé dans les évaluations du service. Ce sont généralement les exploitants de transport qui réalisent des comptages et des enquêtes auprès des usagers. Voici quelques observations générales sur les indicateurs issus des études et diagnostics :

- **Les variables privilégiées se concentrent principalement sur le fonctionnement et la qualité du réseau** : vitesse commerciale, fréquence, amplitude, rupture de charge.
- **Parallèlement à ce constat, les indicateurs se concentrent principalement sur les flux du service :** nombre de lignes, nombre de destinations, nombre de passages, fréquence, vitesse commerciale.
- Dans une dimension territoriale, **certains indicateurs permettent d'appréhender la qualité de la desserte dans les quartiers** : nombre de directions différentes assurées au départ du quartier, nombre de lignes desservant le quartier, desserte en passages quotidiens pour 100 habitants.
- Les diagnostics dénotent une **faible utilisation d'indicateurs montrant certains aspects de la qualité des TC, de même que les spécificités des autres modes de déplacement .**

10.3.2 Les apports de la recherche et des documents méthodologiques

La consultation des documents méthodologiques[43] a permis de compléter les indicateurs qui seraient à prendre en compte pour effectuer de diagnostics (présentés dans la deuxième partie du tableau No 5) :

[43] Notamment : CERTU. "Les observatoires de PDU : pourquoi, comment ?" Journée d'échanges et de débat sur la mise en place des observatoires et le suivi des PDU. Mars 2000

- Pour les transports collectifs, d'autres documents apportent une **vision complémentaire sur la qualité du service** : taux d'équipement des arrêts en abris-bus, taux d'équipement du quartier en points de vente de titres de transport, taux d'arrêts avec des informations sur le réseau TC, population desservie selon le niveau de fréquence à l'heure de pointe, nombre de kilomètres de voies réservées aux bus.

Tableau No 5

Les indicateurs et/ou variables d'offre

No Indic	Indicateur	Objectif
D'après les études et diagnostics consultés.		
16	Nombre de lignes TC desservant le quartier	Déterminer l'importance de la desserte des TC dans le quartier
17	Nombre des lignes TC desservant l'intérieur du quartier	Déterminer l'importance de la desserte des TC dans le quartier
18	Nombre de lignes TC en frange de quartier	Déterminer l'importance de la desserte des TC dans le quartier
115	Nombre de lignes TC assurant, sans correspondance, la desserte du centre de l'agglomération ou d'un pôle de correspondance multimodale	Évaluer la qualité de l'accessibilité des centralités et des opportunités de diffusion de déplacements
19	Nombre de destinations assurées par les TC dans le quartier	Déterminer les choix directionnels des lignes TC desservant le quartier.
20	Nombre de passages TC quotidiens jours ouvrables	Analyser l'intensité de l'offre des TC les jours ouvrables.
21	Nombre de passages TC après 21 heures jour ouvrable	Analyser l'intensité de l'offre des TC les jours ouvrables en soirée
22	Nombre de passages le dimanche	Analyser l'intensité de l'offre les dimanches et jours fériés
23	Amplitude horaire du service des TC	Apprécier la qualité de l'offre TC dans le quartier pour la desserte des centralités d'agglomération.
32	Fréquence horaire moyenne par période : jour ouvrable (heure de pointe, soirée…), samedi, dimanche, vacances scolaires par rapport à la population	Évaluer la qualité de l'offre des TC suivant les lignes desservant les quartiers
25	Desserte en services quotidiens/ 100 hab.	Évaluer la qualité de l'offre de TC par rapport à la population du quartier
35	Nombre de ruptures de charge par rapport aux grands équipements.	Évaluer le nombre de lignes TC requises pour se rendre au point de destination
36	Vitesse commerciale globale et par ligne	Mesurer les performances des lignes de transport en commun

No Indic	Indicateur	Objectif
24	Nombre d'arrêts des TC dans le quartier	Donner des éléments pour évaluer la qualité du service des TC dans le quartier
108	Existence ou non de service spécifique de TC (demandeurs d'emploi, personnes âgées…)	Mesurer la diversité l'offre en services à la mobilité proposée par les transports en commun.
15	Largeur de l'espace viaire	Déterminer la hiérarchie de l'espace viaire du quartier et la possibilité de desserte par les différents types d'unité des TC
96	Qualité de la desserte des quartiers	Apprécier le degré de desserte des quartiers et leur évolution par rapport à l'ensemble du réseau
Indicateurs, variables ou thèmes issus d'autres documents méthodologiques, recherches, discussions.		
69	Taux d'arrêts avec des informations sur le réseau TC	Évaluer la qualité du service TC en fonction de l'information sur l'accès au réseau de l'agglomération.
87	Nombre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite par mode de transport	Connaître les caractéristiques de l'offre de transports pour les personnes à mobilité réduite
88	Nombre de stations et d'arrêts aménagés pour les personnes à mobilité réduite	Connaître les caractéristiques de l'offre de transports pour les personnes à mobilité réduite
100	Taux d'équipement des arrêts en abris bus	Indiquer le niveau de qualité et de confort de l'offre TC en situation d'attente.
109	Prix du ticket (à l'unité ou issu d'un carnet)	Connaître les prix des tickets pour accéder au réseau TC par ticket
111	Écart entre le prix du ticket à l'unité et le prix issu d'un carnet	Connaître les prix des tickets pour accéder au réseau TC par ticket
112	Prix de l'abonnement tout public par mois	Évaluer le coût de déplacement par l'utilisation du titre de transport le plus redistributif
113	Correspondance gratuite	Mesurer les coûts supplémentaires de déplacements complexes nécessitant de multiples correspondances entre les différents modes (bus-bus, bus-tramway…)
114	Taux de réduction des tarifications sociales (chômeurs, jeunes, familles nombreuses, personnes âgées…)	Mesurer la possibilité pour les personnes concernées, d'effectuer des déplacements avec un investissement moins important
101	Taux d'équipement du quartier en points de vente de titres de transport	Évaluer la qualité du service TC par l'existence de points de vente de différents titres de transport
74	Population desservie selon le niveau de fréquence à l'heure de pointe	Déterminer l'importance de l'offre TC par rapport à la population.
110	Nombre de stations de taxis existants dans les quartiers	Évaluer l'offre de déplacements semi-collectifs par la présence d'une station de taxis.
73	Nombre de km de voies réservés aux bus	Évaluer la part de voirie aménagée exclusivement à l'usage des bus

No Indic	Indicateur	Objectif
80	Longueur des aménagements cyclables (total et créés dans l'année)	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo
71	Nombre de km de voirie principale réaménagée au profit des modes doux	Connaître le réseau de voirie aménagé pour les modes doux de déplacement
82	Degré de continuité du réseau vélo/piétons	Évaluer la continuité des itinéraires vélo/piétons
83	Nombre de places de stationnement vélo créé sur espaces publics (total et créés sur l'année)	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo
84	Nombre de sites équipés en place de stationnement vélo (total et créés dans l'année) sur l'espace public et dans les résidences	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo
85	Nombre de places de stationnement vélo dans les parcs de stationnement VP (total et créées dans l'année)	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo
77	Longueur des itinéraires spécifiques aux piétons (total et créés dans l'année)	Connaître la qualité de l'offre permettant le développement de la MAP
78	Total d'aires piétonnes (cumulées et crées dans l'année)	Connaître la qualité de l'offre permettant le développement de la MAP
81	Création de zones 30 (total et crées sur l'année)	Connaître la qualité de l'offre pour les modes doux (vélo et piétons)
79	Nombre de passages piétons et d'îlots de traverses (total et créés dans l'année)	Connaître la qualité de l'offre permettant le développement de la MAP

Voir l'ensemble de variables du tableau de bord dans l'annexe No 3

- Un autre indicateur d'information qualitative concernerait les modalités et l'éventail de la tarification des transports collectifs. Il est important de connaître les évolutions de la tarification, aussi bien sur les prix que sur les types de tarification mis en place. Dans une perspective de lutte contre l'exclusion, la tarification sociale mérite un traitement attentif sur sa définition et son utilisation.
- En ce qui concerne les autres modes de déplacement, dans la mesure où la tendance est à renforcer leur développement, **il devient important de mettre en place les critères d'évaluation et de suivi.** Parmi les indicateurs retenus, on peut citer : nombre de km de voirie principale réaménagée au profit des modes doux, degré de continuité des itinéraires des pistes cyclables, longueur des itinéraires piétons, longueur des aménagements cyclables, degré de continuité des réseaux cyclables, nombre, longueur, superficie et localisations des zones 30, etc.
- D'autres indicateurs d'offre sont à concevoir, destinés à suivre les liaisons inter-modales. : accessibilité aux pôles d'échanges, développement de stations vélos en rapport dans les pôles d'échanges, degré d'articulation entre les transports dans les

zones limites des PTU, etc. Ce sont également des variables à prendre en considération en fonction de la problématique abordée.

10.3.3 L'information et la communication en tant que services à la mobilité

Renseigner, se renseigner, échanger. L'information et la communication se voient accorder un rôle très important dans les transports, aussi bien chez les opérateurs qu'au sein de l'Autorité Organisatrice. Les documents de travail sur la mise en place des PDU, mais aussi des études récentes à Lyon[44] abordent ce domaine dans leur démarche méthodologique.

L'étude réalisée dans l'agglomération lyonnaise montre les traits caractéristiques de la politique d'information et de communication de l'opérateur de transport et les pistes de réflexion suggérées par les acteurs locaux. L'analyse est de type qualitatif et n'emploie pas d'indicateurs.

Du fait de l'importance accordée à ces sujets, il serait légitime de se poser la question sur la pertinence à définir des indices pour évaluer et suivre les actions qui en découlent.

Si la politique de la ville confirme l'importance de connaître les effets de l'information et la communication, il serait alors conseillé de **concevoir des indicateurs axés sur** :

- **Le degré d'adaptation entre les types d'information et les clientèles ciblées.**
- **Le niveau de diffusion de l'information des tarifications sociales et des conditions d'accès.**

10.3.4 Les limites et autres remarques sur les éléments d'offre

Les variables d'offre dans les domaines des transports collectifs peuvent être obtenues assez facilement, du fait des aspects techniques développés depuis longtemps, ainsi que des dispositifs d'évaluation et de suivi existant. Ceci est renforcé par le rôle social que l'on souhaite faire jouer à ce mode de transport. Par ailleurs, les sources d'information se trouvent concentrées sur deux acteurs principaux : l'autorité organisatrice (AO) et l'opérateur des transports.

Par contre, l'intégration des indicateurs issus des documents méthodologiques et des recherches demanderait un intérêt particulier pour pouvoir les développer. Cependant, comme dans le groupe de données issues des études, les obstacles ne se trouveraient pas non plus dans les sources d'information, car elles sont généralement disponibles. Les AO, les opérateurs de transport et les services techniques spécifiques des communes ou des communautés de communes possèdent les données requises. Il est possible qu'un traitement particulier soit nécessaire pour les rendre exploitables en fonction de notre problématique.

[44] Cf. "Les observatoires de PDU : pourquoi, comment ? " op cit., et "Étude de la desserte des secteurs et quartiers en difficulté". Rapport final. SYTRAL, Communauté Urbaine du Grand Lyon. Réalisée par VIA Tansétude et SLTC. Mai 2000. La section No 5 du rapport aborde la question de l'information/communication dans les quartiers en difficulté (voir l'exemple de diagnostics No 2)

Peut-être les limites viennent-elles des commandes et des orientations données aux études et diagnostics, où les TC et les réseaux sont largement privilégiés ?…

10.4 Bilan des éléments d'analyse sur la demande de services à la mobilité

Les indicateurs et/ou variables sur la demande des transports sont effectués au travers des enquêtes spécifiques avec une orientation technique. L'objectif est d'obtenir des éléments quantitatifs pour mieux cadrer le déploiement de l'offre. Les données obtenues renseignent sur les pratiques de déplacements.

Nous avons recensé au total 17 indicateurs et/ou variables d'usage (sur les 107 recensés), dont 12 dans les études et diagnostics consultés et 5 sont issus des recherches et documents méthodologiques. Le tableau No 6 illustre les indicateurs répertoriés selon le type de document.

10.4.1 Ce qui résulte des études et diagnostics consultés

Les études consultées analysent la demande ou l'usage des transports, ainsi que les pratiques de déplacements en s'appuyant sur les résultats des enquêtes techniques et quantitatives. On peut citer notamment l'enquête de déplacements des ménages et les enquêtes origine-destination. La palette d'indicateurs ou de variables employés comporte essentiellement trois aspects ;

- ***Les taux de mobilité***. Ces données sont issues généralement des enquêtes ménages et déplacement. Les documents consultés se concentrent sur les taux de mobilité pour tous les modes, pour la marche à pied et pour les différents modes mécanisés (voiture particulière, deux roues et transport en commun).
- ***Les taux de déplacement***. Issus de la même source citée précédemment, les différents taux de déplacement sont également déclinés :
    - par motifs : travail, études, achats, loisirs,
    - par lieux de destination : le centre ou l'hypercentre, les pôles d'activité économique, les équipements sociaux tels que les hôpitaux ou les universités,
    - par croisement des lieux et motif.
- ***Les fréquentations du réseau***. Visant à connaître l'usage des transports, les données sur la fréquentation sortent le plus souvent des enquêtes de terrain telles que les montées et descentes.

10.4.2 Les apports de la recherche et des documents méthodologiques

Aux indicateurs répertoriés s'en ajoutent d'autres, issus des documents méthodologiques (cf. la deuxième partie du tableau No 6). Ils permettraient de compléter les données pouvant être utilisées pour analyser la demande et l'usage des services à la mobilité avec plus de détails sur des sujets tels que :

- **la qualité de l'offre des transports en commun,**
- **l'utilisation des tarifications sociales ou de solidarité,**

- **le trafic des vélos**
- **l'usage des places de stationnement réservées aux vélos.**

Sur ce dernier mode de déplacement, des indicateurs de suivi aux points de location ou prêts sont proposés dans certaines études méthodologiques.

10.4.3 Les limites et autres remarques sur les éléments de demande

Les enquêtes des déplacements des ménages restent les outils les plus importants pour fournir les éléments d'usage/demande. Néanmoins, comme nous l'avons signalé précédemment, des problèmes sont rencontrés lorsqu'il s'agit de travailler à l'échelle du quartier. Le plus souvent, les niveaux de détail de ces enquêtes n'en rendent pas possible une analyse spécifique, à moins que des découpages spéciaux soient mis en place, comme cela a été le cas dans l'agglomération lyonnaise. Mais même dans ce cas, se posent des problèmes de représentativité et de contenu.

D'après les exploitants rencontrés, la planification de l'offre des transports en commun n'est pas fixée suivant ce découpage par quartiers. Le quadrillage est établi en fonction de la dynamique des activités et de la concentration de la population. Viennent ensuite les spécificités de la demande qui méritent une analyse plus fine. Des considérations particulières peuvent être ainsi accordées aux quartiers défavorisés du fait qu'ils concentrent une « clientèle TC » potentiellement élevée.

Les approches ne sont pas les mêmes lorsque la problématique de mobilité et des transports est analysée sous l'angle de la politique de la ville, alors que le type d'information requise est similaire. Dans l'agglomération stéphanoise, l'étude sur l'offre et la demande de transport dans les quartiers d'habitat social s'est appuyée sur des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des ménages. L'information collectée est similaire à celle obtenue dans les enquêtes de déplacements des ménages classiques [45] pour analyser les pratiques de déplacement des habitants. Utilisées en accompagnement des ces approches techniques, l'utilisation des enquêtes qualitatives est encore faible.

[45] Cf. "Étude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Etienne. Desserte des quartiers de Montreynaud, Monchovet et Beaubrun-Tarentaize". SIOTAS. Réalisée par Béture-Conseil et l'Observatoire Social de Lyon. Février 1998 (voir exemple de diagnostic No 33)

Tableau No 6

Les indicateurs et/ou variables d'usage/demande

No ind.	Indicateur	Objectif
D'après les études et diagnostics consultés.		
10	Taux de mobilité tous modes	Montrer l'intensité des déplacements des habitants des quartiers
4	Taux de mobilité en voiture particulière	Montrer le niveau d'utilisation de la voiture particulière par les ménages des quartiers
5	Taux de mobilité en transport en commun	Montrer le niveau d'utilisation des TC par les ménages des quartiers. Il peut faire ressortir les besoins potentiels en TC et les niveaux de captivité par rapport à ce mode.
7	Taux de mobilité tous modes mécanisés	Déterminer l'importance des déplacements mécanisés les uns par rapport aux autres
8	Taux de mobilité en marche à pied	Déterminer l'importance des déplacements effectués à pied (MAP) par rapport aux autres modes, notamment mécanisés. Cet indicateur peut faire ressortir des besoins potentiels en infrastructures de transport ou en aménagement urbain (chemins piétonniers)
9	Taux de mobilité en deux roues	Déterminer l'importance des déplacements en deux roues. Il peut faire ressortir des besoins potentiels en infrastructures de transport ou en aménagement urbain (pistes cyclables)
11	Taux de déplacements pour motif emploi à l'intérieur de la commune	Montrer l'importance des déplacements pour motifs de travail à l'intérieur de la commune.
13	Taux de déplacements pour motif (travail, études, achats, loisirs)	Décomposer les flux de déplacements de la population des quartiers suivant les motifs des déplacements
28	Total de déplacements émis et attirés dans la période de pointe du soir (PPS)	Évaluer l'usage des TC et leur importance dans les déplacements des habitants des quartiers.
37	Fréquentation journalière par arrêt ou station TC	Déterminer l'intensité d'usage des arrêts ou stations des lignes de TC
12	Taux de déplacements vers le centre et vers les pôles (zones d'emploi, hôpitaux, universités…) de l'agglomération	Montrer les flux des habitants du quartier vers le centre et vers les autres zones de l'agglomération.
6	Taux de mobilité en métro	Montrer le niveau d'utilisation du métro par les ménages des quartiers
Indicateurs, variables ou thèmes issus d'autres documents méthodologiques, recherches, discussions.		
75	Fréquentation totale annuelle en nombre de voyages par mode et par ligne TC	Connaître l'intensité du trafic TC
86	Nombre de vélos comptabilisés (sur une série de points de mesure)	Évaluer le degré d'utilisation du vélo et suivre son évolution
90	Nombre de bénéficiaires de tarification sociale	Évaluer l'importance de la tarification sociale utilisée
91	Nombre de déplacements annuels des personnes bénéficiaires de tarification sociale	Déterminer l'impact de la tarification sociale en termes de déplacements
92	Fréquentation annuelle par bénéficiaire de tarification sociale	Connaître l'intensité d'utilisation de tarification sociale par bénéficiaire.

Voir l'ensemble de variables du tableau de bord dans l'annexe No 3

D'autres documents issus du milieu universitaire et de la recherche montrent certains cas d'utilisation de ce type d'enquête permettant de mieux comprendre les pratiques de déplacements. On peut citer l'approche ethno-sociologique appliqué à Orléans[46] où les enquêteurs ont effectué des « balades » urbaines, en accompagnement des usagers, afin de valider les besoins exprimés, les temps de parcours et les difficultés rencontrées dans les déplacements.

10.5 Bilan des éléments sur les besoins et sur la demande latente de services à la mobilité

La population, les habitants des quartiers, sont au cœur de toutes les politiques de la ville. Ils deviennent des acteurs devant jouer un rôle très actif dans la mise en place de services à la mobilité, bien au-delà de leur rôle en tant qu'utilisateurs. Les questions d'opinion sur la qualité des transports (incluses parfois dans les enquêtes techniques citées précédemment), ou la simple réception d'avis sur le fonctionnement du réseau ne semblent pas être suffisantes pour avoir une vision globale de la problématique. Il est vrai que les informations ainsi récoltées peuvent apporter des pistes précieuses sur la qualité du service ou sur certains dysfonctionnements du réseau. Cependant, des expériences menées à l'échelle du quartier rendent possible de puiser de riches informations, bien au-delà des sondages.

10.5.1 Ce qui résulte des études et diagnostics consultés

En termes méthodologiques, les études actuelles ont évolué au cours des dix dernières années. Elles s'orientent **de plus en plus vers les connaissances des pratiques quotidiennes et de ce fait vers la détection de besoins.** Ces connaissances des pratiques s'appréhendent au moyen d'enquêtes qualitatives de terrain. Toutefois, cette approche ne garantit pas des résultats fiables qui puissent permettre de quantifier les besoins exprimés.

Ayant appliqué une méthode qualitative à Metz[47], il a été possible de détecter des besoins et formuler des propositions visant l'adaptation entre l'offre et la demande exprimée. Toutefois, lors d'un entretien, l'un des acteurs techniques ayant participé à la démarche, a exprimé la nécessité de compter sur des éléments quantitatifs pouvant permettre de valider le besoin exprimé.

Les enquêtes disponibles sur les déplacements des ménages ne comprenant pas un découpage spécifique pour les quartiers défavorisés, il est conseillé d'effectuer une enquête quantitative qui reflète les pratiques des habitants. Deux autres expériences consultées, celle

[46] Cf. « Les déplacements dans les quartiers défavorisés : L'Argonne-La Source à Orléans. » GUEDEZ, Annie et al. Maison des sciences de la ville. Université de Tours. Juillet 1993. (voir la fiche d'exemples de diagnostics No. 34)

[47] Cf. fiche d'exemples de diagnostic No 25 intitulé : « Le quartier de Borny, des besoins de déplacements en attente d'une offre de transport adaptée. Rapport général (document provisoire) »

de Saint-Étienne[48] et celle d'Orléans confirment **la nécessité de compléter l'approche qualitative par des enquêtes quantitatives.**

Il est important de rappeler que les diagnostics consultés se concentrent sur les transports en commun et ne tiennent guère compte des autres modes de déplacement. De plus, **du fait du caractère même des dispositifs déployés sur le terrain, aucun indicateur ou variable n'a pu être recensé**.

10.5.2 Les apports de la recherche et des documents méthodologiques

Les recherches consultées confirment la **nécessité de combiner les approches qualitative et quantitative pour travailler à l'échelle du quartier** et pour capter les problèmes, les pratiques de déplacements et les besoins pouvant aboutir à des propositions de solutions adaptées.

L'expérience des quartiers défavorisés à Orléans a été conduite avec l'intention d'évaluer la pertinence des deux types d'enquêtes. Par rapport au choix de la méthode, il a été conclu[49] que :

- « la confrontation des deux méthodes (dans les mêmes quartiers) a révélé une similitude de résultats »,
- « l'utilisation unique du questionnaire sur les Salmoneries (où les enquêtes qualitatives n'avaient pas été conduites) s'est avérée difficile et a exigé de passer par des personnes relais pour obtenir un nombre correct de réponses. »

En ce qui concerne la définition de variables et/ou indicateurs, aucune recherche ne permet de définir des éléments aussi précis que ceux qui sont définis pour le cadrage, l'offre et la demande, mais la consultation de documents méthodologiques a permis de répertorié un élément dont la définition est résumée dans le tableau suivant :

Tableau No 7

Les indicateurs de besoins et pratiques (d'après les recherches)

No indicateur	41
Définition	Répartition des aides aux déplacements (tickets ou abonnements sociaux) par commune
Objectif	Déterminer l'importance des abonnements sociaux des TC dans les quartiers DSU

Voir l'ensemble de variables du tableau de bord dans l'annexe No 3

Remarques par rapport à cet indicateur. La diversité des sources peut rendre difficile la collecte et l'analyse de l'information. De plus, il faut bien connaître la politique de tarification sociale de chaque agglomération et les acteurs intervenant dans sa mise en oeuvre. Cet indicateur est à rapporter avec d'autres indicateurs socio-économiques du quartier (chômage, RMI…)

[48] Cf. fiches d'exemples de diagnostic No 4, 27 et 33 pour le cas de Saint-Etienne et les fiches No 34 et 35 pour le cas d'Orléans.

10.5.3 Les limites et autres remarques sur les éléments de besoin

Comment faire un suivi des besoins ? Du fait de l'importance accordée à ces sujets, il serait légitime de se poser la question sur la pertinence de définir des indices qualitatifs pour évaluer et suivre les actions qui en résultent.

Il faut rappeler que chaque approche de terrain analysée au travers les documents montre la grande **diversité de commanditaires et des objectifs définis**. **Ces deux paramètres conditionnent le type d'étude et l'orientation adoptée,** même si les enquêtes de terrain sont intégrées dans l'approche. Avec le but de bien répondre à la commande et aux objectifs, dans chaque étude sont établis des modèles de questionnaire spécifiques.

Or, s'agissant de la même problématique, faut-il réaliser une synthèse sur les modèles de questionnaire afin d'en extraire des variables communes permettant de comparer de besoins exprimés quel que soit le territoire étudié ? Est-ce possible ? Souhaitable ?

La réflexion et les réponses possibles aux questions posées dépassent le cadre de cette mission. Elles impliquent une intégration de tous les thèmes abordés par la FNAU et par les autres équipes travaillant dans cette problématique. C'est dire que l'offre, la demande, les besoins et l'interface offre-demande-besoins devraient être intégrés et analysés globalement.

« Qui se déplace ? Pourquoi ? Pour où ? Comment ? Avec quelle fréquence ? Ces questions méritent une attention particulière de façon à mieux connaître la demande locale, afin d'y faire correspondre une offre qui influe en retour sur la demande ». Ces questions et réflexions issues du mémento[50] préconisent bien la nécessité de collecter des informations auprès des habitants telles que : leurs pratiques, les chemins empruntés, les dysfonctionnements et les carences, les suggestions (fréquence, situations des arrêts de bus, trajets, correspondances, sécurité, confort…), la perception de la tarification…

En plaçant la problématique en termes de déplacements et d'exclusion urbaine, nombre d'enquêtes concernant des expériences diverses coïncident sur les aspects à aborder. Voici quelques thèmes et types de questions posées dans les questionnaires :

- ➔ ***La perception de la ville et du quartier, de la population et du cadre de vie générale*** :
  - Que pensez-vous de votre ville ? Avez-vous l'impression d'habiter dans une ville ? (questionnaire transport-habitat à Rillieux-la-Pape, 1993)
  - Quel est le centre de la ville ? (Rillieux-la-Pape)
  - Depuis combien de temps habitez-vous dans ce quartier ? (questionnaire quartiers défavorisés à Orléans, 1993)
  - Avez-vous dans le quartier des parents ou des amis à qui vous rendez visite régulièrement ? (Orléans)
  - Comment qualifiez-vous votre ville ? Votre quartier ? (Rillieux-la-Pape, Orléans)

[49] GUEDEZ, Annie et al. « Les déplacements dans les quartiers défavorisés. » Synthèse de l'étude, p. 2.
[50] DIV. "Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville" p. 12

- Avez-vous envisagé de quitter le quartier ? Si OUI, où ? (Orléans)
- …

➔ ***La perception sur les transports dans le quartier*** :

- Que pensez-vous des TC ? Image, problèmes qui dérangent le plus (Rillieux-la-Pape, Orléans)
- Trouvez-vous que votre quartier soit intérieurement bien desservi par bus ? Si NON, que reprochez-vous aux lignes existantes ? (Orléans, Rillieux-la-Pape)
- Que proposeriez-vous pour améliorer la desserte en TC ? Lignes, arrêts…(Rillieux-la-Pape)
- …

➔ ***Les pratiques de déplacement*** :

- Avec quelle fréquence quittez-vous le quartier ? Au moins une fois/jour, 2 à 3 fois/semaine, 1 fois/semaine, plus irrégulier (Orléans)
- Vos déplacements hors du quartier vous conduisent généralement ? plutôt centre ville, dans un autre quartier (lequel), dans une autre ville (laquelle) (Orléans)
- Quelle est la raison principale de vos déplacements dans le mois ? Quelle est la destination principale ? (questionnaire TC et DSQ pour les quartiers, Lyon, 1993)
- Si la réponse est « travail » ou « établissement scolaire », quel autre type de déplacement effectuez-vous le plus souvent –motif et destination- (TC/DSQ Lyon)
- Aimez-vous aller au centre ville même si rien ne vous oblige d'y aller ? Si Oui, cause possibles (Orléans)
- …

➔ ***Qualité et sécurité*** :

- Trouvez-vous facilement des renseignements sur les bus (métros, tramways…) ? Si OUI Où ? (TC/DSQ Lyon)
- Est-ce que l'information est claire ? (TC/DSQ Lyon)
- A votre avis, pourquoi les gens abîment les matériels des TC ? (TC/DSQ Lyon)
- A Votre avis, pourquoi y a-t-il des agressions dans les bus ? (TC/DSQ Lyon)
- …

En dehors des questions adressées à la population, les enquêtes de terrain consultent de plus en plus d'autres acteurs présents dans la vie du quartier (chefs de projet, associations, travailleurs sociaux, missions locales…) et sont gardés en tant que « personnes

ressources ».[51] Cela permet non seulement de se faire introduire et accepter dans le quartier, mais aussi d'obtenir de précieuses informations puisqu'il s'agit de personnes ou de groupes ayant une bonne connaissance du terrain. Ces personnes ressources deviennent importantes lors des éventuelles enquêtes d'évaluations de solutions mises en place et/ou de détection de nouveaux besoins[52].

10.6 Bilan des éléments d'interface offre demande besoins

L'interface offre-demande-besoins permet de connaître l'articulation entre ce qui est proposé et la manière dont les services à la demande sont utilisés, par choix ou par contrainte. Il est possible d'effectuer des analyses en comparant des indicateurs d'offre et d'usage, tout en tenant compte des informations apportées par les données de cadrage et la connaissance du terrain.

Au total 13 indicateurs ou variables sur l'interface offre-demande-besoins ont été recensés (cf. tableau No 8), dont 4 proviennent des études et diagnostics consultées et 4 sont issus des documents méthodologiques.

10.6.1 Ce qui résulte des études et diagnostics consultés

Ils permettent d'appréhender une partie des interfaces. Ces indicateurs concernent les **transports en commun, plus particulièrement les performances du réseau et la sécurité** :

- **Les ratios d'attraction et d'émission de flux en TC** par quartier, les temps moyens d'accès au centre et aux pôles d'activité et le rapport distance-temps rendent possible la comparaison entre les quartiers ou périmètres d'étude. Ils sont également intéressants lors de l'analyse du degré d'enclavement des zones prioritaires.
- Un **indicateur qualitatif d'interface** permet également de comparer l'articulation entre l'offre et la demande TC par quartier (indicateur No 99). Il est construit à partir de deux autres indicateurs qualitatifs : le degré de qualité de desserte des TC par quartier (indicateur No 96) et le degré d'utilisation des TC (indicateur No 97).
- En ce qui concerne la **sécurité**, il s'agit d'indices pour évaluer l'objectif d'amélioration de la sécurité dans les transports : taux de fraude, nombre de PV, accidents sur les unités, les conducteurs ou sur les voyageurs.

10.6.2 Les apports de la recherche et des documents méthodologiques.

En plus des indicateurs quantitatifs répertoriés, **il faudrait également définir des critères de suivi et d'évaluation des dispositifs qui sont mis en place en termes de prévention** : vidéosurveillance, réseaux de prévention (constitué par la police, les écoles, les associations et les opérateurs TC), les accompagnateurs, la formation spécifique des conducteurs et

[51] C'est l'approche appliquée par l'Observatoire Social de Lyon lors de ses interventions dans les quartiers d'habitat social, notamment à Saint-Etienne.

[52] Voir la fiche d'exemples de diagnostics No 27, où il est illustré l'approche méthodologique appliquée par l'Observatoire Social de Lyon. Il s'agit des enquêtes conduites quelques années après avoir réalisée les premières enquêtes.

contrôleurs… A Troyes par exemple, il existe également des fiches de notification ou de report de problèmes de toute nature, qui pourraient être utilisées en tant qu'indicateurs de sécurité.

10.6.3 Les limites et autres remarques sur les éléments d'interface offre demande besoins

Plusieurs observations peuvent être effectuées par rapport aux éléments d'interface :

- Le montage et **l'utilisation des éléments d'interface offre demande besoins exigent un effort de synthèse** qui peut varier en fonction des conditions dont les études sont élaborées : objectifs de l'étude, constitution des équipes de travail, disponibilité d'information, déroulement des enquêtes… Toutefois, du fait d'apporter une vision transversale des aspects étudiés, leur utilisation rend possible des synthèses permettant de percevoir des situations relatives avec une lecture qui va au-delà de l'analyse par phase de diagnostic. Cela est particulièrement utile lorsque des comparaisons sont établies entre quartiers ou secteurs d'agglomération.
- Ces éléments peuvent apporter une vision synthétique qui peut être utile dans la **construction d'un langage commun permettant la communication entre les différents acteurs.**
- Il est possible **d'utiliser les Systèmes d'Information Géographique (SIG)** dans plusieurs aspects des éléments d'interface :
    - dans la construction de nouveaux éléments d'interface issus du croisement graphique ou alphanumérique des informations stockées dans les bases de données.
    - dans la représentation et l'interprétation des éléments montrant des situations analysées.
    - dans la communication (pédagogique, conduite de réunions techniques) des résultats issus du croisement des variables ou indicateurs.

Tableau No 8

Les indicateurs d'interface offre-demande-besoins

No ind.	Indicateur	Objectif
D'après les études et diagnostics consultés.		
29	Ratio Attractions en PPS par rapport à la population du quartier	Déterminer le degré d'utilisation des transports en commun par la population des quartiers
30	Ratio Attractions en PPS par rapport à la densité de population	Déterminer le degré d'utilisation des transports en commun par la population des quartiers
31	Ratio Attractions + Emissions en PPS par rapport à la densité de population à l'hectare	Relativiser le rôle et la situation d'enclavement des quartiers par rapport à l'utilisation des TC en fonction de la densité de la population
33	Temps moyen d'accès en TC au centre de l'agglomération et aux autres pôles d'activités (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)	Montrer le temps moyen de déplacement au départ du quartier vers le centre de l'agglomération et les autres pôles d'activité. Le mode de transport étant les TC
34	Rapport distance -temps entre le quartier et les pôles d'activité (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)	Déterminer les rapports distance-temps des quartiers par rapport aux pôles d'activités.
105	Degré d'accessibilité au TC	Apprécier la qualité de la couverture du réseau de TC depuis les arrêts
99	Interaction offre-demande en TC	Comparer l'usage et l'offre TC par quartier et en dégager des catégories d'interface
97	Degré d'utilisation des transports par quartier	Apprécier le degré d'usage des transports par quartier
98	Catégories de quartiers selon les pratiques de mobilité	Déterminer les quartiers les plus et les moins mobiles
Indicateurs, variables ou thèmes issus d'autres documents méthodologiques, recherches, discussions.		
94	Nombre de PV	Apprécier les situations de dysfonctionnement de l'interface offre-demande TC
70	Taux de fraude	Connaître l'ampleur de ce type de dysfonctionnement dans l'usage du réseau TC
95	Coups et blessures (sur agents et sur voyageurs)	Évaluer l'ampleur de l'insécurité dans les réseaux TC
93	Taux de contrôles réalisés dans le réseau TC	Connaître l'ampleur des dispositifs de sécurité

Voir l'ensemble de variables du tableau de bord dans l'annexe No 3

11. Conclusions et recommandations

11.1 Synthèse des principales observations

1. Absence d'indicateurs mais des éléments de connaissance qui peu à peu se sont enrichis

Pour les raisons évoquées auparavant, il existe un vide en termes de présence de véritables indicateurs, mais les variables de connaissance se sont enrichies peu à peu, même si elles restent assez classiques.

Le listing par étapes – issu des diagnostics les plus complets consultés - ne peut pas être considéré comme une méthode de travail, mais comme une liste d'éléments pouvant être traitée ou explorée selon des entrées ou problématiques diverses. **Cette liste n'est et ne sera jamais complète** car les sujets et objets d'études différents selon les types de quartier, leur localisation, les problèmes abordés, etc.

Rappelons que cette liste est issue des études et diagnostics faits par des bureaux d'études publics ou privés, et des Agences, donc par des opérateurs classiques chargés de ce type de commande.

2. Des variables dominées par la problématique transports collectifs

Comme pour les diagnostics, la prédominance des variables traitant de la problématique transports collectifs, ne doit être pas interprétée comme un manque de vision plus globale, mais comme une traduction du contexte de réflexion prédominant jusqu'à aujourd'hui.

3. Forte valeur donnée aux variables quantitatives

Ce sont les éléments de connaissance quantitatives qui rendent « crédibles » (dans la plupart des cas), les analyses. Les démarches qualitatives bien que minoritaires et encore moins normées que les approches quantitatives, prennent cependant une place non négligeable. Cette place est importante, malgré leur « marginalité » - surtout si elles ont un but opérationnel ou pré-opérationnel, comme dans le cas des méthodes itératives conçues par Ch. Harzo de l'Observatoire social de Lyon.

4. Variables « statiques », sans comparabilité spatiale fiable

Le peu de démarches comparatives et évolutives ont permis de valoriser des informations (celles issues des grandes enquêtes comme le recensement de la population et les enquêtes déplacements de ménages), mais reste le problème de l'évolution à court terme et sa connaissance plus de terrain.

Si l'observation des évolutions chaque décennie est en soi importante, les limites sont posées par la non permanence des mêmes périmètres d'analyse ou la non continuité dans la production de cette donnée, voire la non fiabilité des échantillonnages dans une démarche d'agglomération. De ce fait les suivis des variables à plus court terme ne peut pas se faire qu'à travers un ensemble de variables réduit à sa plus faible expression et par des enquêtes complémentaires.

5. Des approches à la petite échelle manquant souvent des informations quantitatives fiables

Les sources « classiques » d'information ne s'adaptent guère aux exigences des analyses à l'échelle infra-communale. Des découpages non adaptés aux périmètres d'étude ou les niveaux de détail des échantillons rendent peu exploitables les données à l'échelle des quartiers prioritaires. Se pose aussi le problème de la continuité dans la production de la donnée et du maintien des périmètres permettant de faire du suivi et de l'évaluation.

6. ***Des contenus analytiques manquant de problématiques nouvelles ou émergentes***

Les cadrages sont très souvent très faibles et se concentrent sur des éléments de population, chômage, motorisation. Mais au delà de ces observations, les analyses de l'offre, de la demande et des besoins manquent de prospective analytique. En effet, on constate peu d'informations de base ou croisées sur les questions du vieillissement des populations, de paupérisation ou pas, de fragilité sociale ou d'endettement, de monoparentalité, d'enclavement résidentiel … Ce type de cadrage plus fin s'avère parfois développé dans certains diagnostics liés au PLH concernant ces quartiers.

7. ***Faible croisement des données et de construction des évaluations qualitatives des connaissances quantitatives***

A l'exception de quelques diagnostics, il n'y a pas de véritable croisement ou d'articulation entre les indicateurs ou variables des différentes phases du diagnostic.

Il est également observé une certaine difficulté à réaliser des bilans qualitatifs/quantitatifs sous une forme comparative, évolutive.

8. ***Des variables qui s'analysent par rapport à l'écart par rapport à la moyenne***

Enfin, comme cela a été développé auparavant, la moyenne est retenue comme un niveau de référence. La question de l'égalité à chercher par rapport à cette « norme » est portée directement ou indirectement. Si cet écart est maintenu et validé comme une « norme », les variables pourraient devenir des indicateurs dans une logique de discrimination positive. Reste à savoir l'écart qui permet de passer d'une variable à un indicateur.

11.2 Premières recommandations (complémentaires à celles concernant les diagnostics)

1. ***Conduire une réflexion sur les besoins de concevoir des indicateurs qualitatifs ou quantitatifs autres que l'approche par la moyenne, conjointement aux débats sur le portage politique et social des transports et à la nécessité d'un cahier des charges cohérent***

Bien que de nombreuses problématiques soient différentes entre quartiers, et que de ce fait, les notions de bonne ou mauvaise desserte dépendent des situations locales, il est important de s'interroger (ou de débattre) sur les « indications » politiques et sociales pertinentes (en termes de discrimination positive peut être) qui permettraient de s'approcher des réponses aux questions posées plus haut, à savoir :

- la qualification et la quantification sociale et politique d'une « bonne desserte » et de ce fait d'une « mauvaise desserte »,
- la notion collective et politique d'un « transport efficient » et d'un « transport adapté » pour les quartiers,

- la question de l'égalité et du droit en matière des transports, du type de mobilité comme signe d'intégration, etc.

Il s'agira donc d'aider à construire un positionnement politique et social pour définir non seulement des cahiers de charges pour la réalisation des diagnostics partagés, mais aussi les « valeurs » qualitatives ou quantitatives acceptables ou suffisants – au regard de cette discrimination positive - pour considérer qu'un quartier est enclavé, mal desservi, bien desservi, etc.

2. ***Travailler sur la création des variables ou d'indicateurs dynamiques permettant d'aller vers la conception d'un observatoire des transports, déplacements et mobilité dans les quartiers au niveau de l'agglomération …pour un outil de gestion urbaine***

Plus important que la réalisation des diagnostics ponctuels, un cahier des charges partagé Etat-collectivités et acteurs locaux (en incluant les habitants) serait important pour la mise en œuvre d'un observatoire des mutations en termes des transports, déplacements et mobilité. Cet instrument d'observation – et outil de gestion urbaine dynamique - devrait se concevoir à l'initiative de cette maîtrise d'ouvrage « Etat-collectivités » nécessaire, et en clarifiant les moyens disponibles (humains et financiers) disponibles, les délais, etc.

On aborde ainsi la nécessité de la pérennisation nécessaire de l'information qui peut témoigner dans le temps de la manière la plus objective possible de la pertinence d'un choix, de l'efficacité d'une action, ou des possibilités de recadrage face à une situation qu'un ou plusieurs paramètres identifiés ont fait évoluer.

4ème PARTIE :

LA QUESTION DU «MINIMUM A CONNAITRE» ET LES INDICATEURS DE DIAGNOSTIC

Au terme de cette expertise, on attend une clarification du « minimum à connaître » pour réaliser un diagnostic pertinent.

Cette attente est légitime mais l'expertise précise elle-même que les « minimum à connaître » dépendent de la problématique posée et d'autres éléments majeurs qui seront analysés.

De ce fait et pour répondre à cette attente, des préalables importants existent. L'un de ces préalables est la clarification du portage politique et social, la conception d'un cahier des charges politique partagé, la clarification d'un politique de déplacement et mobilité en termes de discrimination positive ou pas …

Dans cette partie, on tentera d'expliciter cette conclusion, en prenant en compte trois démarches existantes de « minima à connaître » .

Toute l'analyse réalisée montre – malgré l'importance méthodologique des diagnostics - que le problème de ***l'absence de « volet déplacement » dans les Contrats de ville, est moins due à une absence de méthodologie ou de méconnaissance des indicateurs par des chefs de projets ou acteurs locaux, qu'à l'absence de portage politique de la question.***

A la fin de ce travail, on ne se prononcera donc pas sur ce « minimum à connaître », car celui-ci est changeant, réduit comme large, fin comme global,… De ce fait le listing issu des études, diagnostics et recherches les plus fines, n'aura pas et ne peut pas avoir un statut de « normalisation méthodologique ».

12. Des questionnements préalables à résoudre

12.1 Peut-on systématiser ou normaliser les méthodes lorsqu'on s'attaque à un même problème ?

La question du « **minimum à connaître** » se pose de manière systématique dans les apports méthodologiques et elle se trouve toujours confrontée à un problème fondamental : Peut-on systématiser ou normaliser les méthodes lorsque l'on s'attaque à un même problème ?

Une réponse positive peut être apportée de manière générale... Mais peut-on l'affirmer pour des problèmes dont l'ampleur et les contextes sont différents ? Dans ce dernier cas, nous pensons que non, sauf s'il y a une réflexion plus approfondie en matière de politique publique et de choix politiques ou sociaux. La réponse à des questions préalables est importante.

Jusqu'à aujourd'hui, la recherche d'une méthode unique en matière de diagnostic transports et services à la mobilité s'est heurtée au fait que les enjeux ne sont pas communs, malgré un apparent consensus sur les problématiques globales énoncées depuis les années 90.

Dans les contrats de ville, les propositions apportées dans le volet déplacement reflètent ainsi les priorités de la question locale, ou encore les perceptions locales avec ou sans diagnostic formalisé. Et pour le moment on ne peut pas faire un lien direct entre l'absence de volet déplacement, l'absence de diagnostic et l'absence de prise en compte de problèmes…

De ce fait, les entrées méthodologiques (basiques ou plus complexes) ne peuvent pas être les mêmes. Ceci ne signifie pas qu'il n'y ait pas besoin d'un cadre unique et global, mais que celui-ci reste à définir.

La réponse au minimum à connaître est complexe. Au travers des entretiens réalisés auprès des acteurs locaux (élus, chargés de missions déplacements, chefs de projet, opérateurs TC, chargés d'étude), il n'a pas été possible de dégager un minimum à connaître. Pour tous, toutes les méthodes et variables de connaissance sont essentielles et justifiables.

Mais parallèlement, se dégage **une observation de fond récurrente : Qui porte politiquement tant au niveau national que local, cette question des transports, déplacement et de la mobilité dans ces quartiers** ?

Des études très ciblées ont permis de dégager des méthodes et variables privilégiées par rapport à une problématique de suivi de l'offre dans les quartiers sociaux. Mais il est à noter que ces démarches ont fait pour leur part, l'objet de maintes mises en garde par rapport à la tentation de les formaliser en méthode unique.

Par ailleurs, toutes les variables choisies ouvrent un débat permanent (de la part de tous les acteurs) à propos de la pertinence du choix des indicateurs dans tous les contextes, ou de la manière statique et normative de la démarche, etc. La nécessité de travailler sur des problématiques et sur un cahier des charges partagé est important dans ce cas pour ouvrir la place à des dialogues préalables à la conception d'une politique publique dont l'aspect lié à la discrimination positive puisse être partagé.

12.2 Quelles sont donc les questions à aborder collectivement ?

Voici à titre d'exemple quelques-unes de ces questions de base. Du type de réponse, dépendra la démarche méthodologique, l'utilisation des variables, les indicateurs et les résultats. Les questions sont posées sur le plan politique et sur le plan de l'intérêt collectif.

1. ***Quel est le problème fondamental justifiant la réalisation d'un diagnostic et le développement des indicateurs pertinents ?***

   - Pour quoi veut-on réaliser un diagnostic ? Pourquoi un volet déplacement ?
   - Quels sont les objectifs du diagnostic ? Que veut-on faire ? Connaître ? Débattre ? Évaluer ? Convaincre ? Prendre une décision opérationnelle ? Programmer une action ? Élaborer une politique sur un seul quartier ? Sur la totalité des quartiers ?
   - Quel est le problème ou les problèmes que l'on veut résoudre ? Comment a-t-il été déterminé ? Problème d'un aménagement ? Problèmes de desserte ? …

2. ***Qui réalise la commande ?***

   - un comité Etat-collectivité locale ?
   - un élu ?
   - un chef de projet ?
   - une mission sectorielle ?
   - une association d'habitants ?
   - l'exploitant ?
   - une Autorité organisatrice ?

3. ***Qui pose le problème ?***

   - un comité Etat-collectivité locale ?
   - un élu ?
   - un chef de projet ?
   - une mission sectorielle ?
   - une association d'habitants ?
   - l'exploitant ?
   - une Autorité organisatrice ?

4. ***Qui exerce la maîtrise d'ouvrage directe et indirecte ?***

   - un comité Etat-collectivité locale ?
   - un élu ?
   - un chef de projet ?
   - une mission sectorielle ?
   - une association d'habitants ?
   - l'exploitant ?
   - une Autorité organisatrice ?

5. ***Qui paye ? Et qui paye quoi ?***

   - Etat-collectivité locale ?
   - une collectivité locale ?

- une association d'habitants ?
- l'exploitant ?
- une Autorité organisatrice ?

6. A qui est destiné le diagnostic ?

- un comité Etat-collectivité locale ?
- un élu ?
- un chef de projet ?
- une mission sectorielle ?
- une association d'habitants ?
- à la population du quartier en général ?
- l'exploitant ?
- une Autorité organisatrice ?
- l'ensemble d'acteurs locaux ?

7. Qui réalise ce diagnostic ?

- un bureau d'études privé ?
- un bureau d'études public (ex. CETE) ?
- l'exploitant ?
- des étudiants en régie?
- une agence d'urbanisme?

8. Avec qui est réalisé ce diagnostic ? Quel partenariat technique et politique est envisagé ?

9. Dans quel cadre de la planification et avec quels interfaces ?

- Contrat de ville / PDU ?
- Contrat de ville / contrats d'agglomération ?
- autres

10. A quelle échelle et avec quel cadre de comparaison?

- Quartier/commune
- Quartier/commune/agglomération
- Infra-communal ?

11. Avec quels moyens financiers ?

- Quels moyens financiers ? Comment y accéder ?
- Quelles informations nécessitent quels moyens ?

12. Quelles temporalités pour la production du diagnostic ?

A réaliser en 2 mois, 6 mois, un an ?

13. Quelles temporalités pour l'action ?

Pour des actions à court (contrat de ville), moyen ou long terme ?

14. Qu'est-ce qu'on attend in fine ?

15. Quel est le minimum à connaître ?

Des démarches méthodologiques existantes ont tenté de répondre à ces questions. En effet, outre les diagnostics très fins qui ont été produits localement et qui ont produit l'essentiel des variables d'études et analyses, existent des cadrages nationaux qui souhaitaient aller dans une définition des minimums à connaître. A l'exception des fiches INSEE réalisées par l'Agence avec un but très précis, l'impact des autres démarches reste apparemment faible, comme on le verra ci-après.

13. Quelques expériences de « minimum à connaître », et les questionnements posés

13.1 EXEMPLE n° 1 : Diagnostic de situation- état des lieux

« Mémento pour la réalisation du volet déplacements dans un contrat de ville » - 1993

Les questions de base pour la réalisation d'un diagnostic	Le cadre de la construction de la connaissance
Quel est le problème ? Que veut-on faire ? Quels objectifs ?	*« Une étude globale est à engager* ***pour connaître les déplacements et leurs obstacles, les conflits d'usage de l'espace*** *… » … « Un* ***état des lieux pour connaître l'offre et la demande, les dysfonctionnements, les attentes et les espérances en matière de déplacement. Qui se déplace ? Pourquoi ? Pour aller où ? Comment ? Avec quelle fréquence*** *? »*
Qui réalise la commande ?	*« Les* ***problèmes de transports, des déplacements et du désenclavement*** *doivent faire partie intégrante des objectifs du contrat de ville mentionnés dans la déclaration d'intention dont le contenu doit être négocié entre les communes et le représentant de l'État. C'est un premier point à vérifier »* *… « un* ***comité de pilotage,*** **(Ville-Etat)** *constitué en maître d'ouvrage du contrat de ville,* ***prend l'initiative du lancement du diagnostic*** *au début de l'élaboration du projet de développement social urbain du contrat de ville » …* *…. « **L'équipe de maîtrise d'ouvrage urbaine du quartier devra s'attacher au cadrage amont de l'étude** : méthode, partenariat, concertation, co-financement, information ; »*
Qui pose le problème ?	*… « un* ***comité de pilotage,*** **(Ville-Etat)** *constitué en maître d'ouvrage du contrat de ville,* ***prend l'initiative du lancement du diagnostic*** *au début de l'élaboration du projet de développement social urbain du contrat de ville » …* *…. « **L'équipe de maîtrise d'ouvrage urbaine du quartier devra s'attacher au cadrage amont de l'étude** : méthode, partenariat, concertation, co-financement, information ; »*
Qui exerce la maîtrise d'ouvrage ?	*Un* ***comité de pilotage, Ville-Etat***
Qui paye ? Et qui paye quoi ?	*« Si* ***le diagnostic et la définition des propositions d'amélioration peuvent être subventionnés sur crédits FSU pour la partie relevant de l'analyse du rôle des*** *transports dans l'exclusion sociale, les études lourdes (ex. PDU) et les enquêtes ménages, sont* ***financées par ailleurs*** *(cf crédits DTT) »*
A qui est-il destiné ?	*A l'ensemble d'acteurs locaux*
Qui le réalise ?	Cette étude …. *« sera menée par des équipes pluridisciplinaires regroupant des compétences en matière de route, de transports en commun, d'urbanisme de sciences humaines … commandée par différentes autorités (gestionnaire de la voie, autorités organisatrices des TC…) et largement concertée avec ceux qui vivent l'espace … »*

Et avec qui ? Quel partenariat ?	*« Le groupe de pilotage (Ville-Etat) associera au diagnostic : les autorités organisatrices de transport, les entreprises de transport, les chefs de projets et l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale des quartiers, les agences d'urbanisme ou les services responsables des schémas directeurs, le conseil communal de prévention de la délinquance et les îlotiers du quartier, les associations d'habitants des quartiers et notamment les associations de jeunes, les organismes HLM, les chefs d'établissements scolaires, les associations de commerçants, les entreprises présentés dans les quartiers ou proches du quartier, les associations d'usagers »*
Dans quel cadre de planification et avec quelles interfaces ?	*Projet de développement social urbain du Contrat de ville, puis à intégrer dans le PDU*
A quelle échelle territoriale et avec quel cadre de comparaison ?	*« Il convient de situer le quartier dans un environnement élargi, afin d'analyser l'accessibilité aux emplois sur un grand secteur. Le niveau géographique le plus courant utilisé est l'**agglomérati**on ou le département, mais dans certains cas, une réflexion au niveau du **« bassin d'emploi »** est la plus pertinente. Il peut être intéressant d'introduire la dimension **du bassin de vie**… Le périmètre du vécu quotidien peut être très variable… le **niveau communal** est incontournable pour certaines démarches administratives …Le **niveau du quartier** est la bonne échelle pour un travail sur les équipements de proximité et pour des analyses fines sur la population, l'économie et le bâti »*
Avec quels moyens financiers ?	*« Si **le diagnostic et la définition des propositions d'amélioration peuvent être subventionnés sur crédits FSU pour la partie relevant de l'analyse du rôle des** transports dans l'exclusion sociale, les études lourdes (ex. PDU) et les enquêtes ménages, sont **financées par ailleurs** (cf crédits DTT) »*
Quelle temporalité pour la production du diagnostic ?	*« Le groupe de pilotage mettra en place, dès le lancement du diagnostic, un groupe de suivi chargé de proposer les mesures qui devront être intégrées au contrat de ville. Il sera ensuite chargé d'en assurer le **suivi annuel*** (du diagnostic) *et l'évaluation »*
Quelle temporalité des actions ?	*« Le groupe de pilotage mettra en place dès le lancement du diagnostic un groupe de suivi chargé de proposer les mesures qui devront être intégrées au contrat de ville. Il sera ensuite chargé d'en assurer le **suivi annuel*** (du diagnostic) *et l'évaluation »*
Qu'est-ce qu'on attend in fine ?	*Mieux connaître la demande locale pour y faire correspondre une offre qui influe en retour sur la demande. Les questions devront porter tant sur **les déplacements internes au quartier que sur les liaisons avec l'agglomération et seront intégrées dans les Plans des déplacements urbains** … On y **insistera sur le rôle des transports en commun et sur les améliorations des réseaux de voirie** à entreprendre »*

Le « minimum à connaître » ? Les éléments d'analyse ou d'information choisis	*Issus de différentes sources :* ***En préambule au diagnostic : «*** *Établir une fiche d'identité de quartier avec comme indicateurs pertinents » :* o *situation urbaine du quartier, distance au centre-ville et aux principales gares, repérage sur un plan des grandes infrastructures (notamment les coupures urbaines),* o *population totale : nombre, structure par âge, taille des ménages, proportion d'étrangers, catégories socio-professionnelles,* o *population active : taux d'activité, chômage,* o *niveau de formation,* o *solvabilité des ménages,* o *immeuble, logement : année de construction, catégorie de financement, nombre de pièces,* o *équipement des ménages : voiture, téléphones, etc...* o *données sur les déplacements : migrations alternantes, enquêtes ménages, etc...* o *idem pour les données communales pour comparaison quartier/commune.* ***Les données à recueillir pour le diagnostic proprement dit :*** o ***auprès des habitants - leurs pratiques :*** *les chemins empruntés, les dysfonctionnements et les carences, les suggestions (fréquence, situation des arrêts de bus, trajets, horaires, correspondances, sécurité, confort...), la perception de la tarification* o ***auprès de l'AOTU et des entreprises de transport :*** ▪ ***Pour le réseau ferré :*** *l'identification du transporteur, SNCF, RATP..., le type de desserte (grande ligne, ligne régionale, ligne banlieue...) , la ou les gare(s) desservant le quartier, la ou les gare(s) d'arrivée au centre-ville ou autres lieux, le type de structure, l'heure du premier passage, l'heure du dernier passage, les fréquences (heure de pointe, heure creuse), les services assurés, samedi, dimanche, jour férié, la fréquentation de la gare (nombre d'entrants nombre de sortants par tranche horaire).* ▪ ***Pour le réseau routier :*** *l'identification du (ou des) transporteur, le type de ligne, le numéro de la ligne ou sa dénomination, l'origine et la destination de la ligne, la situation de la ligne par rapport au quartier (traversant, tangentielle, fin ou début de ligne), la localisation du ou des points) d'arrêt desservant le quartier et le type d'arrêt (poteaux, abri, point clé, gare routière, complexe d'échange...), la sécurité des abords, les grands pôles ou lieux desservis, le début et la fin de service, les fréquences de passage aux heures de pointes et heures creuses, la charge de la ligne, le nombre de montants et de descendants aux points d'arrêts, les origines et destinations des montants et descendants, la régularité de la ligne, le recensement des points noirs de circulation.* ▪ ***Pour l'analyse de la tarification*** *: les éléments sur la tarification (les principes, le nombre de titres, les tarifs, les titres sociaux, le billet multimodal...)* ▪ ***Pour l'analyse de I'information et de la signalétique :*** *la lisibilité du réseau, la qualité de 1'information aux voyageurs (dans les gares, aux points d'arrêt, les supports de communication), …* ▪ ***Pour l'analyse de la politique multimodale :*** *l'existence d'un parc de stationnement près des gares, dans le cas de l'existence d'un complexe d'échange (analyse de l'intégration des modes)…* ▪ ***Pour l'analyse au niveau de la prévention et de la sécurité :*** *le nombre d'actes délictueux et le type, la localisation des lieux à problèmes, la politique de prévention du transporteur et les actions de prévention mises en place.* ▪ ***Pour l'analyse du niveau de la fraude :*** *importance du phénomène, comportement des fraudeurs.* o ***Auprès des services de la voirie (réalisation, exploitation, entretien) :*** *identification des projets existants, identification des procédures et démarches en cours.*

13.1.1 Observations

On a pu remarquer précédemment que ce Mémento de 1993 axait la connaissance sur les transports collectifs urbains et interurbains et la voirie.

Il définit aussi bien la maîtrise d'ouvrage et les partenariats que les éléments de connaissance (et les financements) à ne pas oublier dans la démarche de diagnostic.

Ce Mémento ne semble pas avoir été suivi comme cela était souhaité à l'époque, c'est-à-dire très pragmatiquement dans la conception du volet déplacements du Contrat de ville. Néanmoins, ces indications ont aidé sûrement à des acteurs participant à l'époque à des multiples rencontres animées par la DIV et la DTT, sans que pour autant on puisse en voir nettement des effets.

Ceci peut s'expliquer, en partie ou dans sa totalité, qu'en absence d'une véritable volonté politique, et/ou d'un portage politique et social, il n'est pas suffisant de mettre à disposition des indications méthodologiques ni de procéder à une clarification formelle des compétences institutionnelles.

Rappelons que ce Mémento avait été réalisé avec le même souci que la question posée aujourd'hui du « minimum à connaître ».

On pose ainsi la question des conditions de mise en place, une fois défini le type de maîtrise d'ouvrage souhaité, des dispositifs permettant la réalisation effective des diagnostics, depuis le montage de la maîtrise d'ouvrage à la passation de la commande, en passant par la conception d'un cahier des charges partagé et son suivi.

13.2 EXEMPLE n° 2 : Observatoire de la présence et qualité du service public, dont les « transports collectifs » - 1995

Étude sur les éléments d'analyse pour connaître, suivre et évaluer la qualité du « service public transports collectifs » dans les quartiers de la politique de la ville : proposés par la FNAU – Agence d'urbanisme de Lyon au Ministère de la Fonction publique

Les questions de base pour la réalisation d'un diagnostic	Le cadre de la construction de la connaissance
Quel est le problème ? Que veut-on faire ? Quels objectifs ?	***Connaître la qualité du service public*** *transports collectifs – entre autres services - dans les quartiers de la politique de la ville, et pour évaluer ce service au regard des évolutions dans le temps.* *Cette approche privilégie une entrée par la moyenne du fonctionnement. : dessertes, fréquences etc… La comparaison entre quartiers est possible.*
Qui réalise la commande ?	*Ministère de la Fonction Publique et Ministère à la ville, via les sous-préfets à la ville*
Qui pose le problème ?	*Ministère de la Fonction Publique et Ministère à la ville, via les sous-préfets à la ville*
Qui exerce la maîtrise d'ouvrage ?	*Le sous-préfet à la ville*
Qui paye et qui paye quoi ?	***Dans le cadre des financements existants – politique de la ville, transports etc.***
A qui est-il destiné ?	***Méthode et logiciel mis à disposition des sous-préfets à la ville –*** *incluant d'autres services publics (école, police, poste …) - pour lui permettre de suivre et d'évaluer la présence et la qualité des services publics dans les quartiers, et orienter des actions.*
Qui le réalise ?	*Pas stipulé*
Et avec qui ?	*Pas stipulé*
Dans quel cadre de planification et avec quelles interfaces?	*Politique de la ville – services publics*
A quelle échelle territoriale et avec quel cadre de comparaison ?	*Quartier, commune, agglomération*
Avec quels moyens financiers ?	*Dans le cadre des dispositifs existants interministériels, et dans le cadre des données existantes et produites par différences organismes - sans précision supplémentaire*
Quelle temporalité pour la production du diagnostic ?	*annuelle*
Quelle temporalité des actions ?:	*annuelle*
Qu'est-ce qu'on attend in fine ?	*Il s'agit de* ***construire une base de donnée applicable*** *- au niveau national et local -* ***pour assurer le suivi et évaluation de*** *la desserte des quartiers*
Les éléments d'analyse ou d'information choisis	*Les informations proviennent de différentes sources. Au-delà des informations considérées dans les autres thématiques (école, police, poste etc. et des informations de cadrage socioéconomiques et démographiques), les renseignements à collecter et à suivre dans le temps - par une analyse des*

	écarts par rapport à la moyenne - proposés sont : o *Taux de mobilité en voiture particulière, en TC, à pied, en deux roues, : nombre de déplacements par jour et par personne* o *Taux de déplacements TC pour motif travail à l'intérieur de la commune :* o *Taux de déplacements TC pour tous motifs (travail, études, achats, loisirs)* o *Nombre de lignes TC assurant (et rappel du nombre total de lignes), sans correspondance, la desserte du centre de l'agglomération ou d'un pôle de correspondance multimodale* o *Nombre de services TC après 21 heures- jour ouvrable* o *Nombre de services le dimanche et jours fériés* o *Amplitude horaire du service des TC : heure du début et heure de la fin de service TC* o *Fréquence horaire moyenne par période : jour ouvrable (heure de pointe, soirée…), samedi, dimanche, vacances scolaires par rapport à la population : nombre de services dans les deux sens x100 / total de population)* o *Desserte en services quotidiens/ 100 hab. : Nombre de service-jour (fréquences aller-retour) x 100 / population totale du quartier) Applicable aux services en soirée et/ou les dimanches* o *Taux d'arrêts avec des informations sur le réseau TC : % du nombre d'arrêts équipés d'horaires et de plans/ nombre total d'arrêts x 100)* o *Taux d'équipement des arrêts en abris bus : % du nombre d'arrêts équipés/nombre total d'arrêts x 100)* o *Prix du ticket (à l'unité ou issu d'un carnet) : Prix à l'unité, ou prix du carnet / nombre de tickets du carnet)* o *Écart entre le prix du ticket à l'unité et le prix issu d'un carnet ou abonnement : prix à l'unité, ou prix du carnet / nombre de tickets du carnet)* o *Existence ou non de service spécifique de TC (demandeurs d'emploi, personnes âgées…) : Oui / non* o *Prix de l'abonnement tout public par mois : Prix par mois* o *Correspondance gratuite : Oui / non* o *Taux de réduction des tarifications sociales (chômeurs, jeunes, familles nombreuses, personnes âgées…) : chiffres indiquant le taux de réduction accordée (suivant le type de tarification) : sur le ticket à l'unité, sur le carnet et sur l'abonnement.* o *Taux d'équipement du quartier en points de vente de titres de transport : % du nombre de points de vente / population du quartier x 100)* o *Existence ou non de stations de taxis : Oui / non* o *Distance du centre du quartier au centre de l'agglomération : distance en km (à vol d'oiseau) entre ce qui peut être considéré le*

	centre du quartier et le lieu symbolisant le centre de l'agglomération o *Distance du centre du quartier au principal et plus proche nœud de correspondances des transports en commun de l'agglomération, à pied : distance en km (à vol d'oiseau) entre ce qui peut être considéré le centre du quartier et le point de correspondance* o *Temps d'accès du centre du quartier au principal pôle d'échange multi-modal TC le plus proche : chiffre en minutes, calculé par l'utilisation des fiches horaires (et trajectoires des lignes de TC indiquées)* o *Part de ménages non motorisés : % du total de ménages n'ayant pas de voiture particulière / le total de ménages x par 100)*

13.2.1 Observations

Cette démarche pose comme problématique fondamentale la question de la présence des services publics dans un souci d'égalité républicaine. La notion d'indicateur est posée : l'observation de l'écart par rapport à la moyenne dans le temps et dans l'espace. Cette comparaison est à effectuer au niveau local à travers les données communales et d'agglomération.

Cette démarche et les bases de données (sous forme de logiciel) ont été présentées par les ministres de l'époque Mr. André Rossinot et Mme Simone Veil, aux sous-préfets à la ville. Chaque sous-préfet a bénéficié des documents et des bases de données à remplir.

En matière des transports collectifs, 31 indicateurs clés ont été définis en provenance de différentes sources locales ou nationales.

Il semble que cette démarche n'ait pas eu l'effet attendu.

Quant à l'information recueillie dans ces bases, et aux remarques constructives émises par l'utilisateur sur le dispositif (si elles existent), elles n'ont malheureusement pas été restituées ou exploitées dans un cadre plus global.

13.3 EXEMPLE n° 3 : Fiches d'information et suivi sur les déplacements

Fiches contenant des éléments de connaissance, d'information et de suivi, dans le cadre de l'application des politiques locales en matière de développement social urbain – Communauté Urbaine de Lyon

Les questions de base pour la réalisation d'un diagnostic	Le cadre de la construction de la connaissance
Pour quoi ? Que veut-on faire ? Quels objectifs ?	*Donner les éléments de cadrage basique – sous forme de fiches - pour suivre les quartiers de la politique de la ville, en vue d'ajuster la politique locale*
Qui réalise la commande ?	*Mission Développement social urbain de la Communauté urbaine de Lyon*
Qui pose le problème ?	*Mission Développement social urbain de la Communauté urbaine de Lyon, chefs de projets*
Qui exerce la maîtrise d'ouvrage ?	*Mission Développement social urbain de la Communauté urbaine de Lyon*
Qui paye ? Et qui paye quoi ?	*Communauté urbaine de Lyon, dans le cadre du contrat d'objectifs de l'Agence*
A qui est-il destiné ?	*Mission Développement social urbain de la Communauté urbaine de Lyon et chefs de projets / quartiers/ partenaires locaux*
Qui le réalise ?	*L'Agence d'urbanisme, à partir des accords avec l'INSEE pour le traitement des données spécifiques*
Et avec qui ? Quel partenariat ?	*INSEE*
Dans quel cadre de planification ? Et avec quelles interfaces ?	*Politique de la ville*
A quelle échelle territoriale et avec quel cadre de comparaisons ?	*Par îlots, par quartier et par regroupement des quartiers (ex. quartiers en GPV, par catégories 1,2,3…)*
Avec quels moyens financiers ?	*Dans le cadre du contrat d'objectifs entre la Communauté Urbaine de Lyon et l'Agence d'urbanisme*
Quelle temporalité pour la production du diagnostic ?	*10 ans – mais en complément existent d'autres fiches qui sont mises à jour annuellement dans le cadre du Tableau de bord des quartiers*
Quelles temporalités des actions ?:	*Dans le cadre de la politique de la ville et des procédures spécifiques*
Qu'est-ce qu'on attend in fine ?	*Des informations suivies, détaillées ou globales pour connaître, observer et caler les politiques*

Les éléments d'analyse ou d'information choisis	*Les* ***données sont issues du Recensement général de la population*** *– données absolues et relatives. Ces données font partie d'une fiche d'ensemble :* ***Démographie*** *:* o *population totale, par tranches d'âge, par sexe – données absolues et relatives* o *formation : population de plus de 15 ans (par sexe et total) en cours d'études, sans diplôme, en CEP, BEPC, CAP-BEP, Bac+brevet professionnel, Bac+2, Diplôme supérieur* o *population : nombre de ménages* o *état matrimonial par sexe et total : veuf, célibataire, marié, divorcé* ***Activité*** *:* o *actifs : par sexe et total active, par classes d'âge ;* o *actifs ayant un emploi,* o *taux d'activité : salariés, non salariés, temps complet et temps partiel ; stage, intérim, emplois aidées, CDD* o *chômage : total, par sexe, par classes d'age ; taux de chômage et durée (moins d'un an, plus d'un an, non précisé)* ***Déplacements :*** o ***mode de déplacements entre le domicile et le travail des actifs ayant un emploi (nombre d'actifs se déplaçant/mode)*** o ***pas de transport*** o ***à pied seulement*** o ***plusieurs modes, un mode*** o ***si un mode : deux roues, voiture et TC*** ***Logement*** *:* o *ensemble des logements : total et par type de résidence (principal, secondaires, logements vacants, logements occasionnels), par date de construction* o *résidences principales : par taille de ménage et total d'habitants, selon type (maison, immeuble collectif, autre), selon type de propriété (propriétaire, locataire non HLM, locataire HLM, autre), selon nombre de pièces*

13.3.1 Observations

Cette démarche locale est un exemple des diverses approches sur ces « minima à connaître ». Elle n'est pas isolée et se situe dans un cadre plus global de

connaissances locales. Effectivement il existe au sein de la Communauté Urbaine de Lyon un nombre important de diagnostics sur les quartiers de la politique de la ville et ceci depuis plus de 10 ans. Ainsi, cette information est une base commune de connaissance à partir des données issues du recensement de la population, mais pas uniquement.

Les informations concernant les transports rendent compte d'une situation mais ne permettent pas vraiment d'évaluer les situations. Il n'existe pas d'indicateur de comparaison, mais ce n'était pas l'objectif visé.

Notons par contre que lors des entretiens locaux, et malgré l'importance des diagnostics et des connaissances existantes, certains interlocuteurs notaient qu'il n'existe toujours pas de vision commune sur la situation locale, au-delà de celles des techniciens et praticiens directement impliqués.

La question du portage politique du problème et des diagnostics a été posée clairement surtout au sein de la Mission Déplacement.

Se pose aussi la question de la capitalisation de la connaissance et de sa communication sociale.

14. Conclusions et premières recommandations en termes d'approfondissement méthodologiques

14.1 Synthèse des principales observations

1. La principale observation consiste à faire remarquer ***l'importance du portage politique et social de la problématique transports, déplacements et mobilité dans la production des diagnostics et la pertinence du volet transports dans les Contrats de ville et dans les autres procédures de planification des transports.***

Le relatif échec de l'impact attendu des cadres méthodologiques pour la réalisation des diagnostics permet de justifier à lui-seul, cette affirmation.

Mais il faut insister sur cette question du « relatif échec » car on ne peut pas nier les effets du processus (même s'ils restent marginaux par rapport aux attentes) lors du lancement de ces cadrages, sur la production de connaissance à un moment donné.

La connaissance partielle, incomplète (mais peut-on faire mieux ?) a permis quand même d'approfondir des aspects majeurs au travers d'études locales et de la recherche nationale.

Mais on ne peut pas négliger des évidences, qui ont été aussi portées par les intervenants tant politiques que techniciens à la journée de travail FNAU-GART du 23 octobre 2002 sur « l'articulation des politiques de transport et d'urbanisme » (pour ne citer qu'un exemple). Une large majorité ont particulièrement insisté sur le fait que la réussite d'un projet n'est due qu'à une forte volonté politique locale, mobilisant des moyens financiers conséquents, et destinée à mener des actions durables en faveur de la mobilité.

2. Tous les acteurs souhaitent tout connaître…

Les analyses, les entretiens locaux, les échanges avec les agences d'urbanisme, les débats avec les commanditaires de cette expertise, sur le « minimum à connaître » n'ont pas apporté des critères de choix, de sélection de la donnée pertinente. Il y a un besoin important de tout connaître, car la problématique est vaste y fait appel autant à une connaissance générale importante en soi, comme à une connaissance fine autour d'une problématique spécifique. Ainsi les variables recensées dans le listing ne peuvent pas être triées, mais elles ne peuvent pas être un « minimum à connaître » non plus.

14.2 Premières recommandations (complémentaires aux apports sur les diagnostics et les indicateurs)

1. Alimenter les débats de fond (proposés dans les autres parties) avec des approfondissements opérationnels sur les processus concrets de production de la connaissance

Les débats sur le portage – dans son acception large - politique et social des transports et la nécessité d'un cahier des charges cohérent et partagé, ainsi que sur les besoins de concevoir des indicateurs qualitatifs ou quantitatifs autres que l'approche par la moyenne dans le but de s'approcher des vrais observatoires des transports, déplacements et mobilité dans les quartiers au niveau de l'agglomération, devront être alimentés par des approfondissements aussi bien méthodologiques, que politiques ou sociaux, des questions de base, à savoir :

- Quel est le problème fondamental en termes de prospective et de stratégie politique, social et urbaine justifiant la réalisation d'un diagnostic et le développement des indicateurs pertinents ?

- Comment faire pour que la passation de la commande, qui doit être forte en termes de portage (Etat-collectivité locale), reflète un ensemble de problématiques partagées et stratégiques ?

- Comment induire l'établissement des questions communes partenariales (en incluant les habitants) et donc partagées ?

- Comment et par qui s'exercera la maîtrise d'ouvrage ? Comment faire pour qu'elle soit efficace et novatrice dans les processus de concertation ?

- Comment aller plus loin non seulement dans la définition de « qui paye et qui paye quoi ? », mais aussi dans la clarification et la proposition des procédures facilitant rapidement ces financements ?

- Comment faire pour que la production de l'information soit « pour tous », et de ce fait permette un débat public autre que technique ? Quelle place et quelle valeur réserve-t-on aux analyses qualitatives des besoins qui peuvent être très « micro-marchés » ?

- Comment parler de discrimination positive et sur quelle base doit-elle être construite ?

- Comment réaliser des diagnostics rétro-prospectifs qui puissent prendre en compte des données qualitatives, avec un partenariat technique, politique et social ?

- Comment induire – légalement ou par incitation – la cohérence des diagnostics au niveau des procédures de planification ?

- N'est-ce pas plus important de définir des diagnostics obligatoires en termes de quartiers de la politique de la ville dans des cadres d'agglomération (PDU, SCOT etc.), tout en donnant les indications ou en élaborant un cahier des charges spécifique du point de vue d'une discrimination positive à atteindre ?

- etc.

2. ***Si le besoin d'élaborer un « minimum à connaître » reste permanent, il faudrait l'aborder collectivement à travers une démarche par scénarios.***

Ces démarches, qui ne procèdent que d'un ensemble stratégique et prospectif, pourront aussi s'alimenter des différents positionnements apparus tout au long des analyses. Par exemple, il n'est pas impossible de penser que l'on puisse définir un « minimum à connaître », ou des « minima à connaître », mais à condition de répondre aux questions de base, qui ont été ébauchées auparavant et qui ne sont pas exhaustives : dans quel but? pour qui ? avec qui ? avec quelle maîtrise d'ouvrage ? etc.

Par exemple, un scénario pourrait être le suivant : *une maîtrise d'ouvrage (Etat-collectivités locales) qui à partir d'un cahier des charges simple demande d'aborder au niveau national et local les éléments de connaissance de base qui permettent de comparer et suivre des quartiers de X type, dans le temps, avec un langage simple, et avec un but in fine de débattre et concerter avec tous (y compris habitants) sur les problèmes de transports, de déplacements et de mobilité …*

En attendant des clarifications sur les financements, les délais de réalisation, les formes de suivi et les attentes plus spécifiques, ce scénario devrait être travaillé collectivement (politiquement et socialement, en incluant les habitants), afin de caler un cahier des charges sur un minimum à connaître, quantitatif et qualitatif.

A titre d'illustration, chaque scénario nécessite des approfondissements importants.

EXEMPLE SCENARIO X : ***Comparaison nationale et locale, pour une connaissance et suivi commun de l'état des transports, déplacements et mobilité au sein des quartiers de catégorie XY***

Les questions de base pour la réalisation d'un diagnostic	Le cadre de la construction de la connaissance
Pour quoi ? Que veut-on faire ? Quels objectifs ?	*Quel est l'état général des transports, des déplacements et de la mobilité dans tous les quartiers de catégorie XY la politique de la ville ? Une simple photographie aujourd'hui mais permettant de concevoir une année zéro à but de suivie, évaluation, comparaison, etc. ? – Cahier des charges à développer… Pouvoir disposer partout (au niveau national et local) et pour tous les acteurs, d'informations communes et comparables (ce qui permet de hiérarchiser les données en fonction des sources et de leur comparabilité)*
Qui réalise la commande ?	*Comité DIV-DTT-Collectivités locales ?*
Qui pose le problème ?	*Comité DIV-DTT-Collectivités locales ? un collectifs de chefs de projets au niveau national et/ou local ?*
Qui exerce la maîtrise d'ouvrage ?	*Comité DIV-DTT-Collectivités locales ? au niveau national ? Et au niveau local : collectivités locales ? chef de projet du type de quartier en question ?*
Qui paye ? Et qui paye quoi ?	*Etat- collectivités locales ? Sur quel type de financement ?*
A qui est-il destiné ?	*Ensemble d'acteurs locaux et nationaux, … ?*
Qui le réalise ?	*CETE ? Agences d'urbanisme ? en régie ?. autres bureaux d'études ?*
Et avec qui ? Quel partenariat ?	*Habitants ? exploitants ? AO ? ….*
Dans quel cadre de planification et avec quelles interfaces ?	*Politique de la ville ? politiques d'agglomération ? (PDU, SCOT… ?)*
A quelle échelle territoriale et avec quel cadre de comparaisons ?	*Quartier/commune/agglomération – comparaisons ?*
Avec quels moyens financiers ?	*Quels montants ? pour quel type de production de données ? quantitatives ? qualitatives ?*
Quelle temporalité pour la production du diagnostic ?	*Deux mois ? Six mois ?*
Quelles temporalités des actions ?:	*Dans le cadre de la politique de la ville et des procédures spécifiques ?*

Qu'est – ce qu'on attend in fine ?	*Des informations de base, de comparaison, de suivi,… ?* *Accorder une place importante aux informations sur les besoins des certaines catégories sociales prioritaires (précaires, etc.) en conférant un rôle important aux enquêtes qualitatives* *Modeler les informations en un « langage commun », rendre facilement accessibles les données (ou avec des moyens communs établis visant une production des données communes même très techniques), afin de permettre d'observer les évolutions, de connaître et de débattre, de sensibiliser la population à une problématique globale ou sur un problème spécifique, d'aider à faire émerger une sensibilisation politique, pour des diagnostics plus poussés et portés politiquement (en vue de la conception d'une politique cohérente Etat-collectivités locales) mais avec un dispositif minimum de production de la connaissance (acteurs locaux disposant de l'information et une commande piloté commune, moyens financiers établis, etc.).*
Les éléments d'analyse ou d'information choisis	***Ils dépendront des réponses apportées auparavant et surtout d'un cahier des charges fin, mais seront essentiellement ceux qui peuvent faire l'objet d'un suivi régulier (tous les 2 –3 ans ?), autant quantitatif ou qualitatif…*** ***Les données issues des grandes enquêtes et surtout celles en provenance des grandes enquêtes ménages sur les déplacements ne feront pas nécessairement partie de ces données, par exemple …etc.***

La réalité montre que ces démarches illustrées de manière incomplète ici, proches des « observatoires » ou des outils de suivi sont, malgré leur normalisation, facilement réalisables, si les conditions préalables sont actées et affinées, pour simplifier l'objet de l'étude et du diagnostic.

3. ***Alimenter les débats de fonds avec des approfondissements prospectifs sur des thématiques importantes, qui pourraient donner lieux à des variables à intégrer dans les démarches des diagnostics.***

Il s'agirait d'interroger en termes prospectifs, les thèmes portés par la politique de la ville, pour mémoire :

- la qualité du quartier et l'évolution,
- l'enclavement physique et social,
- l'autonomie des habitants par rapport aux services et aux équipements,
- la captivité par rapport aux services et aux modes de déplacements,
- l'exclusion sociale et par les transports, la pauvreté et la grande pauvreté,
- l'offre des services à la mobilité, sa qualité et sa quantité (services et infrastructures),
- les coûts des déplacements, l'accessibilité et les conditions d'accès, les besoins et les attentes des déplacements des habitants,
- la mobilité et l'immobilité contrainte, les pratiques des déplacements autres que quantitatives et autres qu'en TC, l'aménagement des espaces publics et de déplacements,

- les formes de déplacements et les infrastructures, marche et deux roues, etc.

14.3 Mise en ordre de variables recensées et compléments possibles

Tout en affirmant que les questions méthodologiques ne se trouvent pas à la base du problème de la connaissance et de la réalisation ou pas des diagnostics, on peut néanmoins proposer une mise en ordre des variables recensées.

Cette mise en ordre n'a pas de prétention méthodologique, il s'agit seulement de mieux informer dans quel cadre les variables peuvent avoir un sens. Tout en sachant que ce sens est donnée par le croisement des variables et analyses, par son suivi dans le temps, par les évaluations que l'on peut apporter en terme de gestion urbaine.

A titre d'exemple, il a été défini 12 groupes thématiques où les éléments de connaissance peuvent être intégrés dans **l'analyse d'un quartier ou d'un ensemble de quartiers**. Les observations complémentaires ne sont pas exhaustives et sont modifiables en fonction des objectifs des diagnostics.

LA SPECIFICITE DE LA SITUATION SPATIALE ET DE LA QUALITE URBAINE DU QUARTIER

No indicateur	Indicateur
55	Superficie du quartier
14	Distance du centre du quartier au centre de l'agglomération – à « vol d'oiseau » - ou de la commune
106	Distance entre le centre du quartier et le principal et plus proche nœud de correspondances des transports en commun de l'agglomération

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Ceci s'accompagne des cartes de situation et de localisation, permettant d'aborder aussi les formes urbaines et périurbaines tant locales qu'au niveau de l'agglomération. On peut aussi ajouter le type de commune dans laquelle le quartier est situé : centrale, péricentrale, périurbaine … Dans une problématique périurbaine, les distances au « centre » peuvent concerner la commune d'habitation ou la commune la plus équipée.

Et il peut être important d'aborder la qualité urbaine tant en termes d'équipements existants que de projets en cours.

En ce qui concerne la distance entre le centre de quartier et les « nœuds » de correspondances le plus proche tous modes, on doit inclure la distance moyenne selon les modes de déplacements (à pied, TC, automobile, vélo).

On peut ajouter ce type d'analyse en ce qui concerne la distance aux grands pôles d'activités économiques d'agglomération, tout en notant que cette approche n'est pas complètement pertinente compte tenu de l'éclatement des modes de travailler des habitants.

LES PARTICULARITES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DES HABITANTS

No indicateur	Indicateur
47	Population totale
48	Part de la population quartier/ Commune; agglomération
50	Part de la population de moins de 20 ans
51	Part de la population de plus de 75 ans
49	Taille moyenne des ménages
60	Nombre de personnes par ménage
65	Nombre de familles nombreuses
56	Densité de population à l'hectare par quartier

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

En ce qui concerne la population étrangère ou d'origine étrangère, il ne paraît pas facile d'intégrer ce critère sans un croisement spécifique avec d'autres données. Mais le pourcentage des familles d'origine étrangère est une donnée facilement accessible localement.

On peut aussi ajouter des informations sur les familles mono-parentales, les personnes habitant seules selon l'âge, afin de cerner des éventuelles fragilités sociales.

Un regard sur le vieillissement de la population doit être réalisé en termes dynamiques, car c'est un phénomène peu approché dans ces quartiers.

MODE D'HABITAT ET STABILITE RESIDENTIELLE

No indicateur	Indicateur
54	Taux de logement HLM
66	Taux de ménages pouvant bénéficier du prêt 0%

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

En ce qui concerne les formes d'habitat et la stabilité résidentielle, il est important d'aborder non seulement les taux de logement HLM, mais aussi le taux de la population habitant dans ceux-ci et faire une analyse comparative avec d'autres formes d'insertion résidentielle. La taille des logements peut être un élément intéressant mais à titre de données globales.

Connaître la stabilité des ménages peut être important : années de résidence dans le même logement, dans le même quartier, dans la même commune. Aussi les origines résidentielles. De même que le rejet du quartier ou la mobilité

résidentielle vers d'autres sites à travers la vacance, le nombre de bénéficiaires du prêt à taux à 0% etc.

Restent aussi à aborder l'offre et les évolutions de tout ce qui a conféré une qualité accrue ou pas en termes d'équipements de proximité. Et ceci en lien avec une approche qualitative des équipements.

LA QUESTION DES NIVEAUX DE VIE ET LE PROBLEME DE LA PRECARITE

No indicateur	Indicateur
44	Taux d'actifs occupés (selon CSP)
67	Jeunes de moins de 20 ans qui travaillent
42	Taux de chômage
43	Taux de chômage des 15-24 ans
45	Revenu de ménages
102	Revenu moyen par foyer fiscal
103	Revenu par unité de consommation – approches pauvreté
57	Nombre de captifs financiers
64	Nombre et part de ménages bénéficiaires de l'allocation parents isolés
89	Nombre théorique d'ayants droits aux tarifications sociales
63	Nombre de RMIstes
62	Part de foyers non imposables
41	Répartition des abonnements sociaux par commune

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Ces variables tentent d'aborder les fragilités financières des habitants mais, la plupart des fois, n'ont pas été abordées dans le temps. On sait que la situation sociale des quartiers a empiré globalement car ceux qui pouvaient partir l'on fait ou vont le faire. Ainsi les données doivent permettre de connaître les améliorations sociales ou économiques des habitants et mesurer si possible la dégradation.

La question du chômage doit être abordée, en ajoutant le chômage de longue durée, après 40 ans, ainsi que par sexe. Mais aussi les taux d'emplois précaires (CDD, temps partiels, intérims, etc) afin de cibler plus précisément le phénomène des actifs pauvres.

Une autre manière de connaître ces fragilisations financières est de cerner – en fonction des types de revenus existants - le nombre des abonnements sociaux de transports auxquels pourraient accéder théoriquement certaines catégories sociales.

Une approche du budget transport des ménages (TC, automobile, etc.) peut être intéressante à aborder à travers des enquêtes qualitatives ou quantitatives.

Des informations sur les niveaux d'éducation et de formation peuvent être parfois intéressantes : moyenne de scolarisation, taux d'alphabétisme et illettrisme qui permettraient de croiser avec les aspects communication, information etc.

LA MOTORISATION ET L'AUTONOMIE DE DEPLACEMENTS

No indicateur	Indicateur
1	Taux de motorisation des ménages
2	Part de ménages non motorisés
3	Part de ménages ayant au moins 1 véhicule particulier
58	Taux de motorisation des ménages suivant leurs niveaux de revenus
59	Taux de motorisation des ménages suivant l'âge des personnes motorisées
39	Résidents de la commune ne sortant pas de celle-ci pour le motif travail
40	Part des déplacements internes au quartier en DSU pour des motifs travail

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Ces données permettent de connaître le niveau d'autonomie ou de non dépendance des TC et autres modes. Mais aussi d'une certaine autonomie des déplacements d'agglomération, à travers l'analyse du nombre d'actifs résidant dans le quartier et travaillant dans le quartier et/ou dans la commune et de la part des déplacements internes.

Il peut être intéressant, en fonction des questionnements précis, de connaître la qualité de l'équipement en automobile des ménages (âge du parc automobile, budget alloué par rapport au budget des ménages).

Reste à intégrer à part entière le parc global et par ménage des équipements autres que l'automobile : les vélos, motos, automobile à disposition (prêts, etc.)

L'INFRASTRUCTURE ET LA MORPHOLOGIE VIAIRE COMME ELEMENT DE QUALITE URBAINE

No indicateur	Indicateur
15	Largeur de l'espace viaire
81	Création de zones 30 (total et crées sur l'année)
71	Nombre de km de voirie principale réaménagée au profit des modes doux
80	Longueur des aménagements cyclables (total et créés dans l'année)

Observations ou éléments complémentaires, non exhaustifs :

La forme et la structure du réseau de voirie forment la qualité de l'offre globale et rendent compte de la priorité et de la qualité donnée aux modes de déplacements. Ainsi est-il intéressant de faire ressortir la place des modes de déplacements sur cette structure : TCSP, vélo, zone 30, aménagements divers comme terminus ou mini-pôles d'échanges, etc. Mais aussi les évolutions : changement dans la structure de desserte par voirie des TC et implication sur la qualité de desserte locale.

LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS OU SEMI-COLLECTIFS ET SA QUALITE

No indicateur	Indicateur
16	Nombre de lignes TC desservant le quartier
17	Nombre de lignes TC desservant l'intérieur du quartier
18	Nombre de lignes TC en frange de quartier
19	Nombre de destinations assurées par les TC dans le quartier
20	Nombre de passages TC quotidiens jours ouvrables
21	Nombre de passages TC après 21 heures jour ouvrable
22	Nombre de passages le dimanche
23	Amplitude horaire du service des TC
25	Desserte en services quotidiens/ 100 hab.
24	Nombre d'arrêts des TC dans le quartier
32	Fréquence horaire moyenne par période : jour ouvrable (heure de pointe, soirée…), samedi, dimanche, vacances scolaires par rapport à la population
115	Nombre de lignes TC assurant, sans correspondance, la desserte du centre de l'agglomération ou d'un pôle de correspondance multimodale
113	Correspondance gratuite
35	Nombre de ruptures de charge par rapport aux grands équipements.
36	Vitesse commerciale globale et par ligne
87	Nombre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite par mode de transport
100	Taux d'équipement des arrêts en abris bus
108	Existence ou non de service spécifique de TC (demandeurs d'emploi, personnes âgées…)
74	Population desservie selon le niveau de fréquence à l'heure de pointe
73	Nombre de km de voies réservés aux bus dans le quartier
33	Temps moyen d'accès en TC au centre de l'agglomération et aux autres pôles d'activités (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Ces données permettent de connaître le niveau de desserte et sa qualité par rapport à l'offre d'agglomération.

Selon les besoins d'analyse, on peut aussi analyser l'offre de TC desservant sans rupture de charge ou avec un minimum, les grands pôles d'activité économique, les fréquences, le temps de trajet etc.

On peut ici utiliser des informations spécifiques et spatialisées comme les cartes isochrones … qui ne sont pas accessibles pour des analyses simples, car nécessitent soit une interprétation fine quantitative et spatiale soit une approche qualitative mais sous forme de simulation, avec les limites de son interprétation.

LES COUTS DES DEPLACEMENTS ET LES AUTRES SERVICES A LA MOBILITE (COMMUNICATION ET INFORMATION)

No indicateur	Indicateur
109	Prix du ticket (à l'unité ou issu d'un carnet)
101	Taux d'équipement du quartier en points de vente de titres de transport
111	Écart entre le prix du ticket à l'unité et le prix issu d'un carnet
112	Prix de l'abonnement tout public par mois
114	Taux de réduction des tarifications sociales (chômeurs, jeunes, familles nombreuses, personnes âgées…)
69	Taux d'arrêts avec des informations sur le réseau TC

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

En ce qui concerne la tarification, compte tenu qu'il s'agit d'une donnée d'agglomération, le plus intéressant serait de connaître comment cette tarification générale ou sociale se concrétise localement, en plus de connaître l'éventail tarifaire existant : existence ou pas des informations, claires et publiques, conditions d'accès aux abonnements ou tickets sociaux, pourcentage des ayants droits potentiels et des bénéficiaires d'abonnements sociaux ou tickets à tarif réduit, nombre de bénéficiaires des aides locales aux déplacements (CCAS et autres organismes sociales), nombre d'utilisateurs selon l'éventail tarifaire (tickets, abonnements divers, cartes hebdomadaires …)… On peut aussi faire des bilans qualitatifs sur la compréhension du réseau et des tarifs auprès des femmes, des jeunes, etc.

Il serait aussi intéressant de se pencher sur le budget transport des ménages.

Pour les renseignements sur l'offre et la qualité de l'information et de la communication des services, on peut aussi s'intéresser aux informations existantes

dans les abris bus, etc., à la traduction ou pas de ces informations dans les principales langues (français, anglais, espagnol, arabe, etc.). Mais on peut aussi ajouter l'existence ou pas des pôles de services où les informations voire la vente des titres de transports se réalisent.

Ces informations devraient se croiser avec les revenus des ménages, la formation, les niveaux d'alphabétisation ou d'illettrisme etc.

LA PLACE DES AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS

No indicateur	Indicateur
110	Nombre de stations de taxis existants dans le quartier
87	Nombre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite par mode de transport
80	Longueur des aménagements cyclables (total et créés dans l'année)
71	Nombre de km de voirie principale réaménagée au profit des modes doux
82	Degré de continuité du réseau vélo/piétons
83	Nombre de places de stationnement vélo créés sur espaces publics (total et créés sur l'année)
84	Nombre de sites équipés en place de stationnement vélo (total et créés dans l'année) sur l'espace public et dans les résidences
85	Nombre de places de stationnement vélo dans les parcs de stationnement VP (total et créées dans l'année)
86	Nombre de vélos comptabilisés (sur une série de points de mesure)
77	Longueur des itinéraires spécifiques aux piétons (total et créés dans l'année)
78	Total d'aires piétonnes (cumulées et crées dans l'année)
79	Nombre de passages piétons et d'îlots de traverses (total et créés dans l'année)

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Il s'agit de donner un minimum d'informations globales, mais celle-ci peut être plus importante si l'objet principal d'étude concerne les autres modes de déplacements.

LA SPECIFICITE DES PRATIQUES DE MOBILITE ET DES DEPLACEMENTS TOUS MODES

No indicateur	Indicateur
10	Taux de mobilité tous modes
4	Taux de mobilité en voiture particulière
5	Taux de mobilité en transport en commun
6	Taux de mobilité en métro
7	Taux de mobilité tous modes mécanisés
8	Taux de mobilité en marche à pied
9	Taux de mobilité en deux roues
11	Taux de déplacements pour motif emploi à l'intérieur de la commune
13	Taux de déplacements pour motif (travail, études, achats, loisirs)
12	Taux de déplacements vers le centre et vers les pôles (zones d'emploi, hôpitaux, universités…) de l'agglomération
75	Fréquentation totale annuelle en nombre de voyages par mode et par ligne TC
37	Fréquentation journalière par arrêt ou station TC (montées et descentes)
86	Nombre de vélos comptabilisés (sur une série de points de mesure)
91	Nombre de déplacements annuels des personnes bénéficiaires de tarification sociale
92	Fréquentation annuelle par bénéficiaire de tarification sociale

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Ces données sont issues des grandes enquêtes, comme les enquêtes ménages - déplacements au niveau des agglomérations. Si elles sont intéressantes lorsque les quartiers ont été ciblés dans ces enquêtes, elles ne sont pas généralisées. Ainsi il est souhaitable d'aborder cette question de manière qualitative à travers des enquêtes spécifiques ou de lancer, si les moyens le permettent au niveau national, une véritable enquête ménage sur l'ensemble des quartiers de la politique de la ville.

Mais la mobilité peut être aussi saisie par les usages (fréquentation des lignes, des arrêts..), même si ici on ne cible que les pratiques de déplacements exprimées par rapport à une offre existante.

Compte tenu des dernières approches, il s'avère important de cibler par des enquêtes d'une autre nature, le problème de « l'immobilité contrainte » mais aussi les problèmes de la « mobilité contrainte » pour certaines catégories de personnes.

Des enquêtes sur les besoins en matière de déplacements sont ainsi utiles à développer de manière systématique afin de cibler les attentes et les besoins macro ou micro locaux.

Dans ces pratiques de mobilité il faut aussi analyser les migrations domicile-travail (entre 20% et 30% des déplacements), mais aussi les déplacements quotidiens pour d'autres motifs (en incluant les loisirs etc.)

LA QUESTION DE LA FRÉQUENTATION ET L'ATTRACTION DES QUARTIERS EN TERMES DE DÉPLACEMENTS

No indicateur	Indicateur
28	Total de déplacements émis et attirés dans la période de pointe du soir (PPS)
37	Fréquentation journalière par arrêt ou station TC

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Il est important de faire ressortir non seulement ce qui se passe au sein du quartier par rapport à l'extérieur (migrations domicile-travail et autres), mais aussi comment et pourquoi des habitants extérieurs à ces quartiers viennent vers eux. A cet égard, les enquêtes origine-destination des exploitants des TC peuvent apporter quelques enseignements dans ce domaine. Mais des enquêtes qualitatives peuvent suppléer ce besoin car les informations proviennent des enquêtes ou simulations lourdes.

LA NÉCESSITÉ D'ÉLABORER DES VARIABLES DE CROISEMENT QUANTITATIVES/QUALITATIVES

No indicateur	Indicateur
105	Degré d'accessibilité au TC selon l'offre et la demande
29	Ratio Attractions en PPS par rapport à la population du quartier
30	Ratio Attractions en PPS par rapport à la densité de population
31	Ratio Attractions + Emissions en PPS par rapport à la densité de population à l'hectare
33	Temps moyen d'accès en TC au centre de l'agglomération et aux autres pôles d'activités (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)
34	Rapport distance -temps entre le quartier et les pôles d'activité (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)
99	Interaction offre-demande en TC
94	Nombre de procès verbaux
70	Taux de fraude
95	Coups et blessures (sur agents et sur voyageurs)
93	Taux de contrôle réalisés dans le réseau TC
97	Degré d'utilisation des transports par quartier selon l'offre et la demande
98	Catégories de quartiers selon les pratiques de mobilité

Premières observations et quelques éléments complémentaires, non exhaustifs :

Les diagnostics de situation tentent d'utiliser des ratios ou des variables qualitatives/quantitatives pour donner des indications de la situation.

En somme on tente de montrer l'interaction offre/demande exprimée, avec quelques aspects qui relativisent ces apports par des enseignements sur les besoins latents ou demandes non exprimées.

Ces variables ne sont pas reproductibles mais permettent d'aborder un travail dans ce sens : la recherche des indicateurs et des valeurs d'analyse et d'évaluation.

Les cartes isochrones comme d'autres cartes de proximité ou éloignement temporel peuvent faire partie de ces approches.

Annexes

Annexe 1. Bibliographie

ABC-HLM DU RHONE. La gestion de proximité dans les quartiers du contrat de ville de l'agglomération lyonnaise. / 1999. 15 p. Pour: Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise, DDE Rhône

AGENCE D'URBANISME DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT DE LA REGION TROYENNE. Transport en commun dans l'agglomération troyenne : offre, demande, conditions de circulation. / 1998. 46 p. Pour: Communauté de l'agglomération troyenne

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION MESSINE. Le quartier de Borny, des besoins de déplacements en attente d'une offre de transport adaptée. Rapport général (document provisoire). Agence d'urbanisme de l'agglomération messine / 2000. 67 p. Pour: District de l'agglomération messine

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION MESSINE. Transports en commun et quartiers d'habitat social de l'agglomération messine. Diagnostic. / 1994. 40 p. Pour: DDE de la Moselle

AGENCE D'URBANISME DE LYON. Etude de cadrage urbain et social : Villeurbanne est, Vaulx-en-Velin sud, Bron nord. Éléments de diagnostic. Agence d'Urbanisme de Lyon / 1995. p. Pour: DDE Rhône, Communauté Urbaine de Lyon

AGENCE D'URBANISME DE LYON. Programme de référence de Vaulx-en-Velin. / 1992. 18 p. Pour: Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise

AGENCE D'URBANISME DE LYON, DDE DU RHONE, PREFECTURE DU RHONE, COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Éléments pour un futur contrat d'agglomération portant sur le développement social urbain. / 1989. 37 p.

AGENCE D'URBANISME DE LYON, SEMALY. Liaison gare de Vénissieux : bus en site propre aménagé. Études d'amélioration de l'image des transports en commun, création éventuelle d'une opération en attente du métro. / 1989. 38 p Pour: SYTRAL, DDE du Rhône

ARCH'URBA. Les jeunes des quartiers en difficulté, rapport de recherche. DRAST / 1996.

ATELIER DE LA GERE. ATELIER DES PAYSAGES. THOUARD, J. Quartier Saint-Jean à Villeurbanne. Élaboration d'un projet urbain. Rapport sur l'aménagement urbain lié à l'activité économique de Saint-Jean. / 1991. 27 p. Pour: Ville de Villeurbanne, Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise

BCA ECOPOLIS/AMOPOLIS. Étude sur la mobilité des personnes en difficulté dans le Val de Saône. / 2001. 43 p. Pour: DDTEFP du Rhône. ADN Service

BEGAG, Azouz. Espace et exclusion. Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon. L'Harmattan. Collection Logiques Sociales / 1995. 165 p.

BENANT, C. et TRIDON, P. Villeurbanne et les enjeux d'agglomération. Approche documentaire. Agence d'Urbanisme de Lyon / 2002. p. Pour: Ville de Villeurbanne.

BLAISE, M. MOATTY, M. RABEC, O. Les quartiers DSQ en Région d'Ile de

France. Caractéristiques socio-démographiques et desserte par les transports en commun. Diagnostic (rapport intermédiaire). RATP / 1992. 121 p.

BRIGHI, S. Meyzieu : étude des liaisons entre le centre ville et le quartier du Mathiolan. Agence d'urbanisme de Lyon. Rapport de stage / 1991. p.

BRUNAUX, Sandrine. Diagnostic des usages sociaux du quartier Max Barel à Vénissieux. Université Lyon 2. Rapport de stage. / 2000. 77 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon

BRUYERE, Florence. La création d'espaces publics dans les quartiers sociaux : le cas de Bel-Air 1 à Saint-Priest. Université Lyon 2 / 1997. 78 p

CAVEX, Guylaine. Pour une analyse de la ségrégation socio-spatiale dans l'accès aux équipements. Diagnostic sur les équipements et les services publics du territoire Bron Nord, Vaulx-en-Velin sud et Villeurbanne est. Université Lyon 2 / 1997. 102 p

CERTU, CETE, INRETS, GART. Les observatoires de PDU : pourquoi, comment ? Document de travail. CERTU / 2000. 137 p

CERTU, CETRA, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, DDE, SLTC, SYTRAL. Analyse de la desserte TC dans les quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise. / 1997. 27 p.

CERTU, CETRA, COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, DDE, SLTC, SYTRAL. Transport en commun et quartiers en voie d'exclusion. Analyse diagnostic. Propositions. / 1997. 23 p.

CETE de LYON. Impact d'un investissement public en milieu urbain : application au métro lyonnais sur le tronçon Villeurbanne. / 1977. 68 p.

CETE LYON. Etude sur la mobilité et l'exclusion dans le quartier DSQ de Parilly. Synthèse des réponses à la grille d'entretien. / 1993. 33 p

CETE, LET. Les déplacements des habitants des grands ensembles de l'agglomération lyonnaise. / 1973. 110 p.

CETUR. Déplacements et liens sociaux. Actes du séminaire Déplacements et liens sociaux Octobre 1992 Juillet 1993. 294 p

CHABERT, Natacha. Diagnostic des usages sur le cœur d'îlot SLPH/OPAC du Grand Lyon. Quartier Léo Lagrange Minguettes. Rapport de stage DSU / 1999. 63 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon

COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION TROYENNE. Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Troyenne. Juin 2000.

COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION TROYENNE. Bilan du Contrat de ville 1994-1998. juin 1999.

COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Contrat de plan État Région 1990-1993 : charte d'objectifs DSU Parilly. / 1991. 34 p

COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Contrat de Ville de l'Agglomération Lyonnaise 2000 - 2006. / 2000. 159 p

COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Plan de Déplacements Urbains 2000 - 2006.

COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Programme de référence : commune de Meyzieu : quartier du Mathiolan Peyssillieu. / 1992. 14 p

COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Programme de référence : commune de Meyzieu : quartier Les Plantées les Taches. / 1992. 22 p.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SAINT-ETIENNE METROPOLE. Plan de Déplacements Urbains.

CONSEIL NATIONAL DU TRANSPORT. Transports urbains et exclusion sociale. / 1991. 37 p

CREPAH. Ville d'Oullins: étude du quartier du Golf projet urbain : bilan, diagnostic. / 1990. 35 p

DECORET, S. Le grand commerce et la marche à pied dans les quartiers faisant l'objet de DSQ : le cas du Prainet de Décines et le Leclerc de Meyzieu. Université de Lyon 2 / 1991. 48 p.

DELOBEL, Thierry. Degré d'adéquation de la desserte TC aux besoins de déplacement. Commune de Feyzin. 2001. 36 p Pour: Communauté Urbaine de Lyon

DELOBEL, Thierry. Degré d'adéquation de la desserte TC aux besoins de déplacement. Quartiers de St Priest et de St Fons. Communauté Urbaine de Lyon / 2001. 44 p.

DHERVILLEZ, Janny. Meyzieu projet : le centre, quartier Les Plantées, quartier Mathiolan. Agence de Urbanisme de Lyon 1991. 175 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon

ECOLE D'ARCHITECTURE DE LYON. Démarche projets urbains : le grand projet de ville de Vaulx-en-Velin. 2002.

ECONOMIE ET HUMANISME. Évaluation du contrat de ville de Saint-Priest. / 1999. 77 p. Pour: Ville de Saint-Priest

ESTEBE, Philippe. Question urbaine : quelle est la question ?. in VEI Enjeux, n° 124, mars / 2000

ETUDES ACTIONS, MENARD, Eric-Pierre. Etude de désenclavement et de requalification du quartier des Charteux-sud. Première partie : éléments de diagnostic et priorités d'intervention proposées. 1996. 44 p. Pour: Ville de Troyes. DDE Aube

FAURE, J. Étude d'urbanisme du quartier de Bel-Air ville de Saint-Priest : projet développement social de quartier. Rapport d'étude. AEA / 1990. 44 p. Pour: Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise

FERRARA, C et LAPORTE, C. De l'étude des pôles générateurs de trafic cycliste à l'analyse du profil des utilisateurs de vélo sur l'agglomération lyonnaise : cas de Lyon 8ème et de Bron. Université Lyon 3 / 1995. 76 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon

FOULON, Guy. ROSALES-MONTANO, Silvia. La desserte en transports en commun des principaux quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise. SEMALY, Agence d'Urbanisme de Lyon / 1993. 79 p. Pour: SYTRAL, DDE du

Rhône

FRENAY, N. 31 quartiers dans l'agglomération lyonnaise. Première série de pré-diagnostics. Agence d'Urbanisme de Lyon / 1989. 31 p

FRENAY, N. et BERGER, P. Bron Parilly : projet de développement urbain, actions et scénarios court, moyen ou long terme. Agence d'Urbanisme de Lyon / 1990. 138 p. Pour: Ville de Bron, Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise

FRENAY, N. GUIDER, E. SABADEL, G. BLANCHARD, A. ROGER, S. GROHENS, C. Préparation du contrat de ville de l'agglomération lyonnaise : étude préalable pour définir la géographie prioritaire. Agence d'Urbanisme de Lyon / 1999. 125 p. Pour: Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise, DEE Rhône, CAF.

GALLEZ, C. ORFEUIL, J.-P. et A. POLACCHINI. L'évolution de la mobilité quotidienne, croissance ou réduction des disparités ?. in MELT, Les transports et la ville, analyses et diagnostics. Actes du séminaire des Acteurs des transports et de la ville, Paris, mars – mai1 998

GROUPE D'ELUS SOCIALISTES DE VENISSIEUX. Le tramway : pour Vénissieux un transport d'avant-garde. / 1990.

GROUPE HLM RHONE-SAONE. Quartier du Golf : éléments de diagnostic. / 1990. 19 p. Pour: Ville d'Oullins

GUEDEZ, Annie. Les déplacements dans les quartiers défavorisés de l'agglomération Orléanaise. Maison des sciences de la ville. Université de Tours. Pour: Direction Régionale de l'Équipement du Centre

GUEDEZ, Annie, GERARD, X. et NOCQUET, M. Les déplacements dans les quartiers défavorisés : L'Argonne-La Source à Orléans. Maison des sciences de la ville. Université de Tours. 53 p. Pour: Direction Régionale de Équipement du Centre

HARZO, C. CLERGET, M. ROSALES-MONTANO, S. Chômage et déplacements. Impact du chômage sur les pratiques et attitudes en matière de déplacements urbains. Observatoire Social de Lyon, Agence d'Urbanisme de Lyon. 1995. 119 p Pour: DIV, DTT, UTP

HARZO, C. COUTY, F. GUERIN, C. RICHARD, F. Étude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Étienne Bilan de l'expérimentation sur la desserte du quartier Séverine. Observatoire Social de Lyon, Beture Conseil / 1998. 38 p. Pour: SIOTAS

HARZO, C. COUTY, F. GUERIN, C. RICHARD, F. Étude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Étienne Desserte des quartiers de Montreynaud, Montchovet et Beaubrun-Tarentaize. Observatoire Social de Lyon, Beture Conseil / 1998. 93 p. Pour: SIOTAS

HARZO, C. COUTY, F. GUERIN, C. RICHARD, F. Étude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Étienne Les besoins des associations. Observatoire Social de Lyon, Beture Conseil / 1998. 38 p. Pour: SIOTAS

HARZO, C. RICHARD, C et COUTY, F. Méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande dans les quartiers d'habitat social. Rapport final. Observatoire Social de Lyon, Beture Conseil / 1997. 81 p. Pour: SIOTAS

HARZO, Christian et ROSALES-MONTANO, Silvia. Tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province. Synthèse. Observatoire Social de Lyon ; Agence d'Urbanisme de Lyon 1994. 164 p. Pour: DIV, DTT, UTP

JULHIET, Agate. Les transporteurs face au désenclavement des quartiers. CETUR / 1992.

LA GAZETTE DES COMMUNES. Les transports publics face à la crise des banlieues. / 1991.

LE FRANC, Claire. Bilan intermédiaire de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage relative à l'amélioration de la mobilité des personnes en insertion professionnelle. UNI Est et PLIE / 2002. 60 p. Pour: Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise, Programme URBAN

LES CAHIERS DU DSU. L'Evaluation de la politique de la ville. Cahier No 8 / 1995.

LES CAHIERS DU DSU. Repères pour aujourd'hui : 20 ans de pratiques de DSU dans l'agglomération lyonnaise. Cahier No 2 / 1994.

MADRE, J-L. La tarification des transports urbains comme outils de politique sociale. CREDOC / 1981

MELTM, DIV. Vivre et circuler en ville. 1990. 12 p.

MERMOUD, Françoise. Étude préliminaire à la définition de la ligne forte A8. CETE de Lyon / 2000. 51 p. Pour: SYTRAL

MIGNOT, D. HARZO, C. ROSALES-MONTANO, S. Mobilité et grande pauvreté. Laboratoire d'Économie des Transports, Observatoire Social de Lyon, Agence d'Urbanisme de Lyon / 2001. 191 p. Pour: UTP, PUCA

MISSAOUI. Usages des espaces pour les jeunes perpignanais. A paraître 2002

OBSERVATOIRE SOCIAL DE LYON. Quartier de Montreynaud. Approfondissement des besoins en transports. Rapport de synthèse des entretiens réalisés avec des représentants de structures implantées sur le quartier. / 2002. 16 p. Pour: Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

ORFEUIL, J.-P.. Trois futurs pour la mobilité et la ville. in Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat

PIPARD, Olivier. Étude de l'usage des espaces extérieurs du quartier de la Darnaise après requalification. Minguettes Vénissieux. Rapport de stage DSU / 1995. 40 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon

PRAXIS MARKETTING. Étude de satisfaction des habitants des Minguettes : analyse qualitative et interprétation du bureau d'étude praxis. Synthèse des satisfactions et attentes des ménages aux Minguettes. / 1994. 49 p. Pour: AGELM

PRETECEILLE, E.. La division sociale des territoires urbains. Définitions et méthodes d'analyse de la ségrégation sociale. in Colloque de l'Adef

PROJETUD et JOSSE, L. Développement social des quartiers. Projet urbain de la Duchère. Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise / 1991. Pour: Ville de Lyon, Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise

QUETELARD, Bernard. La mobilité dans les quartiers de la politique de la ville : enseignement des enquêtes ménages déplacements de Lille et Lyon. CETE Picardie / 1998. in MELT. Transports et ville

RACINEUX, Nathalie. Politique de la vile et déplacements. CETE de l'Ouest in MELT, « Les transports et la ville » / 1998.

REMY, J et VOYE, L. La ville, vers une nouvelle définition. L'Harmattan / 1992.

REVUE DES TRANSPORTS PUBLICS. Relier les banlieues. Transports Publics / 1992

RISACHER et J.M. LHOMET. Grand Projet Urbain de Vénissieux : volet transport. Document final. SEMALY, participation de l'agence d'Urbanisme de Lyon / 1994. 118 p. Pour: SYTRAL

ROSALES-MONTANO, Silvia. Fontaines-sur Saône : les Marronniers. Sathonay-Camp : les Bruyères. Étude transports- déplacements. Agence d'urbanisme de Lyon / 1992. 35 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon

ROSALES-MONTANO, Silvia. L'importance de l'analyse des attentes dans l'évaluation de la desserte en transports en commun des "quartiers défavorisés". Agence d'Urbanisme de Lyon / 1993.

ROSALES-MONTANO, Silvia. Proposition d'indicateurs transport et déplacements pour le suivi et l'évaluation du Service Transport Public dans les quartiers en difficulté. FNAU, Agence d'urbanisme de Lyon / 1995. Pour: Ministère de la Fonction Publique

ROSALES-MONTANO, Silvia. Quelle desserte en transport en commun pour les grands ensembles ? Le cas de la ZUP de Rillieux-la-Pape. Agence d'urbanisme de Lyon / 1991. 78 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon, SYTRAL

ROSALES-MONTANO, Silvia et al. Différences et Inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ?. Agence d'Urbanisme de Lyon / 2002. 243 p. Pour: PUCA

SABATERIE, G. GPU de Vénissieux : desserte du quartier des Minguettes. Agence d'Urbanisme de Lyon / 1994. 80 p. Pour: SYTRAL, SEMALY

SIMARD, P. LAPIERRE, F. DHEVILLEZ, J. GARIN-HAMELINE, C. Première couronne Est de l'agglomération lyonnaise : approche thématique documentaire et statistique. Synthèse. Agence d'urbanisme de Lyon / 2000. Pour: Communauté Urbaine de l'agglomération lyonnaise

STCL. Gestions des dysfonctionnements sociaux. / 1992.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE LA VALLEE DE L'ONDAINE. Diagnostic, Enjeux, Objectifs partagés. Un projet pour un contrat de ville 2000-2006. 1999. 58 p.

SYTRAL, DDE DU RHONE, CETE LYON, CONSEIL GENERAL DU RHONE. Étude des déplacements sur la commune de Bron : rapport de synthèse. 1999. 107 p. Pour: Ville de Bron

UNI-Est ; VENISSIEUX INSERTION EMPLOI. Mission pour l'amélioration de la mobilité des personnes en difficulté dans l'est lyonnais. Diagnostic et propositions. PLIE UNI-EST / 1998. 82 p. Pour: Communauté Urbaine de Lyon. Préfecture du

Rhône. Programme URBAN

VIA TRANSETUDE, STCL. Étude de la desserte des secteurs et quartiers en difficulté. Rapport final. VIA TRANSETUDE, STCL / 2000. 120 p. Pour: SYTRAL, Communauté Urbaine de Lyon

VILLE DE BRON. COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Un projet urbain pour Parilly : dossier de candidature au label banlieues 89. / 1999.

VILLE DE SAINT ETIENNE. Contrat de Ville 2000 - 2006. / 1999. 152 p

VILLE DE SAINT ETIENNE. Grand Projet de Ville 2000-2006. Dossier de candidature. / 2000. 90 p.

VILLE DE VENISIEUX. Point sur le prolongement du métro à Vénissieux. / 1990.

VILLE DE VILLEURBANNE, COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE. Commune de Villeurbanne : quartiers de Saint-Jean les Buers. Programme de référence. / 1992. 17 p.

VOISIN, Bruno. Quartier des Buers à Villeurbanne. Diagnostic. Agence d'Urbanisme de Lyon / 1989. 75 p.

Annexe 2. Fiches de diagnostics

Les fiches de synthèse de diagnostics sélectionnés de manière exploratoire concentrent 17 éléments, qui sont utilisés pour l'analyse, dont voici leur description :

1. **Document de référence.** C'est le titre du document consulté.
2. **Année.** Il s'agit de l'année de publication du document de référence.
3. **Agglomération.** L'agglomération urbaine où l'étude et le diagnostic ont été élaborés.
4. **Territoire concerné.** Il peut s'agir d'une étude concernant toute l'agglomération, des portions de l'agglomération, des communes ou des quartiers populaires.
5. **Description du territoire.** Une explication plus précise du territoire. Par exemple des quartiers populaires spécifiques, des communes, des zones se situant à la limite de plus d'un quartier.
6. **Commanditaire de l'étude.** Il s'agit de l'organisme qui a passé la commande de l'étude ou du diagnostic.
7. **Souhait du commanditaire.** Ce que le commanditaire voulait savoir au travers de l'étude.
8. **Auteur de l'ouvrage.** Les personnes ou organisations qui ont élaboré l'étude.
9. **Objectifs.** Formulés pour répondre au souhait du commanditaire.
10. **Type d'étude.** Sectorielles ou multi-sectorielles.
11. **Orientation du diagnostic.** L'étude et le diagnostic peuvent obéir à des commandes précises précédant des actions ou simplement de la recherche d'un approfondissement de connaissances. Trois types d'orientations ont été définis :
12. **Type de méthodologie.** Celle-ci constitue une des variables plus importantes pour classer les diagnostics répertoriés du point de vue technique. La méthodologie doit être mise en rapport avec la commande, le temps, les moyens de réalisation et l'orientation de l'étude. Il a été défini cinq types d'approches méthodologiques :
13. **Description de la méthodologie.** La description permet de comparer la manière dont la méthodologie est développée. Les points décrits comprennent: les types de données consultées, les outils utilisés, le développement général du diagnostic et la manière dont la synthèse est élaborée.
14. **Sources d'information.** Cela concerne aussi bien les statistiques que les enquêtes de terrain.
15. **Pertinence de l'étude.** Des observations sont effectuées sur la pertinence de l'étude par rapport à la problématique abordée, c'est-à-dire, par rapport aux services à la mobilité, la politique de la ville et les problèmes d'exclusion sociale.
16. **Pertinence de la méthodologie.** Les observations présentées par rapport à la méthodologie sont également en rapport avec la problématique abordée dans cette étude.
17. **Remarques.** Cette partie est consacrée aux remarques supplémentaires qui permettent de comprendre la démarche méthodologique ou de réalisation de l'étude.

No fiche : 1

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

Document de référence : La desserte en transports en commun des principaux quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise	**Année :** 1993

Agglomération : Lyon	**Territoire concerné :** Agglomération, quartiers défavorisés

Description du territoire

L'étude est centrée sur 15 quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise, situés en centre comme en périphérie

Commanditaire de l'étude SYTRAL, DDE du Rhône	**Souhait du commanditaire :** Apporter un éclairage et des réponses adaptées aux questions : quels sont les rapports entre transports et exclusion sociale. Entre transports en commun et relégation ?
Etude élaborée par : FOULON, Guy. ROSALES-MONTANO, Silvia. SEMALY, Agence d'Urbanisme de Lyon	**Objectifs :** * Faire un état des lieux de la desserte actuelle et de son évolution * Approcher les besoins et les lacunes de desserte au sein de ces 15 quartiers en vue de la formulation des orientations globales de réponses à donner. Une hiérarchie des quartiers et des besoins devrait ressortir de cette analyse

Type d'étude : Sectoriel	**Orientation du diagnostic :** Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées	**Type de Méthodologie :** Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Analyse exploratoire afin de cadrer les données disponibles, les quartiers concernés et les objectifs de l'étude
2) Données : Enquêtes ménages désagrégées par quartier et comparées avec l'agglomération.
   Recensement Général de la Population.
   Données issues du modèle MODESTIE 90 (SEMALY). Données collectées auprès de l'exploitant des transports en commun.
   Enquêtes qualitatives, entretiens auprès des habitants et autres acteurs sociaux.
3) Outils : Données existantes collectées et présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
   Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
   Utilisation des modèles d'analyse spatio-temporel (TERESE) de la SEMALY.
   Analyse de la morphologie viaire des quartiers.
4) Développement : Les caractéristiques des quartiers, de leur population et de leurs déplacements.
   Analyse de l'offre par quartier et sous une optique comparative.
   L'usage des TC, les besoins et les attentes. Interface offre-demande.
5) Synthèse : Les principaux problèmes et les orientations d'action préconisées quartier par quartier.

Sources d'information INSEE, Enquêtes Ménages 1985, Société de Transport en Commun, Enquêtes de terrain	**Pertinence de l'étude** Très pertinent en ce qui concerne l'approche "quartiers défavorisés". Dans l'élaboration de la synthèse les objectifs sont confortés, cherchant à montrer l'interface offre-demande des transports collectifs	**Pertinence de la méthodologie** La confrontation de l'offre et la demande s'avère pertinente pour déterminer la situation d'enclavement des quartiers. Un état des lieux complet à l'échelle de l'agglomération, elle doit être complétée par des approches intra-quartier.

Remarques

Cette étude définit des éléments permettant de réaliser une analyse de l'évolution de la desserte dans le temps, en l'occurrence avant et après la m en service de la ligne D du métro. Des indicateurs de synthèse rendent possible la comparaison de la situation relative des quartiers.

Document de référence : Etude de la desserte des secteurs et quartiers en difficulté. Rapport final

Année : 2000

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Agglomération, quartiers défavorisés

Description du territoire

L'étude est centré sur 4 zones (6 quartiers classés en DSU) de l'agglomération lyonnaise, situées en périphérie

Commanditaire de l'étude

SYTRAL, Communauté Urbaine de Lyon

Souhait du commanditaire :

Analyse des services de transports en commun dans les quartiers sensibles de l'est lyonnais cherchant à construire une offre adaptée aux quartiers.

Etude élaborée par :

. VIA TRANSETUDE, STCL

Objectifs :

* Mettre en évidence les besoins de mobilité non satisfaits par les TC
* Examiner les différentes composantes de l'offre dans les quartiers sensibles de l'est lyonnais
* Proposer une stratégie de construction de l'offre intégrant les enjeux de desserte, de tarification, d'insécurité et de communication.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (avec itération)

Description de la méthodologie :

1) Analyse exploratoire afin de cadrer les données disponibles, les quartiers concernés et les objectifs de l'étude
2) Données : Enquêtes ménages désagrégées par zone et comparées avec l'agglomération. Recensement Général de la Population.
Données apportées par l'exploitant des transports. Enquêtes qualitatives, entretiens auprès des acteurs sociaux.
3) Outils : Données existantes collectées et présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
4) Développement : Caractéristiques des quartiers et des pratiques de déplacement.
Détermination du degré d'adéquation de la desserte aux besoins de déplacements (enquêtes ménages, offre TC, pôles d'activité).
Système tarifaire (gamme et distribution) et adéquation au profils socio-économiques des quartiers.
L'insécurité et ses manifestations dans les quartiers sensibles.
La politique d'information et de communication des TC dans les quartiers en difficultés.
5) Synthèse : est effectuée par sujet abordée. Elle comporte :
l'état des lieux, les pistes de réflexions suggérées par les acteurs sociaux et les résultats des tables rondes.
6) Itération : Etats des lieux présentés aux acteurs locaux, entretiens et observations de terrains complètent la démarche.
Des pistes de réflexion par thème étudié sont définies.
Diagnostic et pistes de réflexion étudiés point par point par SLTC et par le Comité Technique du Projet.
Tout ceci amène à un plan d'action à court et à long terme.
Les actions proposées ont fait l'objet d'une validation auprès des populations des quartiers sous la forme de tables rondes (une par quartier)

Sources d'information

INSEE, Enquêtes Ménages 1995, Société de Transport en Commun, Enquêtes de terrain

Pertinence de l'étude

Expérience itérative qui cherche à couvrir les différents aspects des services des TC, au-delà de l'offre de transport. Consultation et validatio font partie d'une démarche visant définir des solutions adaptées

Pertinence de la méthodologie

L'optique pré-opérationnelle du diagnostic est très présente. Il y a consultation et discussion avec les acteurs concernés. Le processus itératif se réalise sans rencontre apparente des acteurs en même temps.

Remarques

Cette étude a été réalisées suite à des préconisations du groupe "Equilibre et Solidarité", constitué pour l'élaboration du PDU. Les propositions formulées devraient s'inscrire dans le volet déplacements et transports du contrat d'agglomération.

No fiche :
4

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

Document de référence :	Etude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Etienne. Desserte des quartiers de Montreynaud, Montchovet et Beaubrun-Tarentaize	**Année :** 1998

Agglomération : Saint-Etienne	**Territoire concerné :** 3 quartiers d'habitat social de la ville de Saint-Etienne

Description du territoire

Les quartiers concernés sont Montreynaud, Montchovet et Beaubrun-Tarentaize

Commanditaire de l'étude SIOTAS	**Souhait du commanditaire :** Effectuer une étude pouvant répondre à l'optique de l'appel a projets DIV DTT sur transports publics et intégration urbaine
Etude élaborée par : HARZO, C. COUTY, F. GUERIN, C. RICHARD, F. Observatoire Social de Lyon, Beture Conseil	**Objectifs :** * Déceler le degré d'adaptation innovante ente demande et offre de transports dans les quartiers d'habitat social de Saint-Etienne

Type d'étude : Sectoriel	**Orientation du diagnostic :** Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées	**Type de Méthodologie :** Enquêtes, consultation, analyse (avec itération)

Description de la méthodologie :

1) Analyse et définition d'un dispositif d'enquêtes de terrain auprès des acteurs sociaux concernés.
2) Données : apportées par l'exploitant des transports.
Enquêtes qualitatives, entretiens auprès des acteurs sociaux et des personnes ressources des quartiers.
Questionnaire auprès des ménages basé sur une méthodologie proche à celle des enquêtes ménages (CERTU).
3) Outils : Données existantes collectées et présentées sous forme de tableaux et graphes.
Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
4) Développement : analyses effectuées en deux phases :
* la segmentation des besoins non satisfaits en transport
* les résultats des enquêtes auprès des ménages.

Dans la première phase les principaux aspects abordés concernent : Les différents types de desserte : de soirée, des centres commerciaux périphériques, du dimanche, d'été.
Les besoins de déplacement des associations. La tarification interne aux quartiers. Le ressenti d'insécurité.
D'autres problèmes soulevés, liés souvent à des dessertes spécifiques (collèges, centre de formation...)
La deuxième phase développe les résultats des enquêtes auprès des ménages :
pratiques de déplacements, réactions face aux propositions ou aux dispositifs mis en place.
5) Synthèse : Une synthèse est effectuée par phase.
6) Itération : Entretiens auprès des personnes et groupes ressources (besoins non satisfaits en transports).
Restitution de la segmentation au Comité de Pilotage (hiérarchisation des besoins, propositions).
Retour aux groupes ressources (analyses, propositions, attentes).

Sources d'information Société de Transport en Commun, Enquêtes de terrain	**Pertinence de l'étude** Cette étude vise la mise en place de solutions de desserte TC validées par l'ensemble des acteurs : AOT, exploitants, usagers. Ces derniers jouent un rôle important dans le processus itératif de consultation	**Pertinence de la méthodologie** Méthodologie innovante dans la recherche de solutions adaptées. L'approche qualitative et quantitative est complétée par une consultation des usagers pour se prononcer sur des propositions présentées sous forme de scénario

Remarques

L'étude est effectuée dans une optique temporelle. La méthodologie générale comprend : diagnostic, validation de propositions, test de solutions, et bilan d'expérimentations.

Document de référence : Etude de cadrage urbain et social : Villeurbanne est, Vaulx-en-Velin sud, Bron nord. Eléments de diagnostic

Année : 1995

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Couronne est de Lyon.

Description du territoire

Territoire de 800 ha et 35 000 habitants environ. Equilibre entre zones d'activités et résidentielles

Commanditaire de l'étude

DDE Rhône, Communauté Urbaine de Lyon

Souhait du commanditaire :

Prolonger la démarche "territoires sensibles" mise en œuvre par l'agence d'urbanisme, dans le cadre de la définitic des espaces prioritaires du Contrat de Ville. Il s'agit de tester la pertinence de l'outil pour qualifier des secteurs de ville.

Etude élaborée par :

AGENCE D'URBANISME DE LYON.

Objectifs :

* Définir aux différentes échelles (locale, communale, inter-communale, agglomération) les actions de qualification renforcement des services nécessaires à la qualité de vie des habitants et à un meilleur fonctionnement.
* Tirer partie de la forte présence d'entreprises en cherchant des complémentarités développement économique et dynamique d'insertion des populations.
* Préparer un développement urbain plus harmonieux tirant parti des ressources du territoire, et s'il y a lieu, s'inscriva dans une approche intercommunale.

Type d'étude :

Multi-sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Approche méthodologique par groupes thématiques avec une lecture transversale des problématiques
2) Données : Cartes et morphologie du territoire élaborées à des dates différentes afin de les analyser sous une optique historique. Utilisation de la cartographie pour illustrer des aspects spécifiques du territoire.
Collecte de données existantes pour les analyses socio-économiques.
Consultation d'autres documents de diagnostic élaborés par l'agence d'urbanisme.
Entretiens auprès des acteurs pour déceler les enjeux concernant les équipements sociaux et les services de proximité.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes. Elaboration de cartes de synthèse.
Grille d'entretien ouvert pour mener les enquêtes sur les équipements sociaux.
4) Développement : au travers de 5 groupes thématiques :
a) Approche morphologique (historique et en s'interrogeant sur les difficultés et ruptures et sur les atouts et potentiel de développement).
b) analyse des déplacements :
offre TC, pratiques de déplacement, impacts de grands enjeux d'agglomération (pôles d'échange du métro, boulevards urbains...).
c) Diagnostics résidentiels sur les ensembles de logements susceptibles de connaître des difficultés
d) dynamique socio-résidentielle (prolongement de l'approche "territoires sensibles).
e) le fonctionnement et l'importance des équipements sociaux et de proximité.
5) Synthèse : Chaque diagnostic sectoriel fait l'objet d'une synthèse partielle. Cette synthèse partielle contient :
un résumé, les principaux constats, les objectifs généraux et objectifs intermédiaires, les propositions d'action.
Il est réalisé également une lecture transversale des synthèses sectorielles.

Sources d'information

INSEE, enquête ménages, offices HLM.

Pertinence de l'étude

Diagnostic élaboré à une échelle territoriale intermédiaire entre agglomération, inter-communes et quartiers, important pour cadrer des études sectorielles ou multisectorielles plus approfondies.

Pertinence de la méthodologie

Il est possible de saisir l'importance des déplacements dans une étude multisectorielle et dans un territoire intercommunal. L'orientation reste fortement marquée par les transports en commun.

Remarques

Il est signalé dans l'étude les contraintes imposées par le temps de réalisation considéré comme assez court. Cette contrainte limite la possibilité de mener des enquêtes de terrain plus approfondies et l'articulation des équipes de travail sectoriel. Toutes ces limitations expliqueraient une intégrat plus approfondie des diagnostics au-delà de la lecture transversale effectuée. L'équipe ayant travaillé sur le volet déplacement et transport remarq nécessité de relativiser les pistes de réflexion avancées compte tenu du manque de données spécifiques sur la demande et les besoins en déplacements. Une analyse plus approfondie sur l'interface avec l'offre, sur les migrations domicile-travail et sur les flux de déplacements s'avère al importante pour valider et enrichir les conclusions du diagnostic.
Le vélo et la marche à pied ne sont pas réellement étudiés.

No fiche :
6

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

Document de référence : De l'étude des pôles générateurs de trafic cycliste à l'analyse du profil des utilisateurs de vélo sur l'agglomération lyonnaise : cas de Lyon 8ème et de Bron	**Année :** 1995
Agglomération : Lyon	**Territoire concerné :** Le 8ème arrondissement de Lyon et la commune de Bron.

Description du territoire

Choix des pôles générateurs de trafic cycliste et observation des flux sur les bandes et pistes cyclables.

Commanditaire de l'étude Communauté Urbaine de Lyon	**Souhait du commanditaire :** Réaliser une étude universitaire cherchant à approfondir une réflexion globale sur les déplacements urbains mené par la COURLY. L'enjeux de la réflexion : le vélo peut-il devenir un mode de déplacement à Lyon ?
Etude élaborée par : FERRARA, C et LAPORTE, C. Université Lyon 3	**Objectifs :** * Déterminer le profil des usagers des vélos du Grand Lyon afin de : - connaître réellement la demande - comprendre si le regain d'intérêt du vélo en ville qui semble apparaître actuellement, est un effet de mode ou u changement de mentalité.

Type d'étude : Sectoriel	**Orientation du diagnostic :** Connaissance	**Type de Méthodologie :** Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Exploration des documents sur les aspects conceptuels. Choix des pôles générateurs de déplacements. Observations et enquêtes de terrain.
2) Données : Information sur les deux roues suivant les enquêtes ménages.
Données sur les aménagements cyclables dans l'agglomération lyonnaise. Questionnaires et entretiens.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux et graphes. Questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
4) Développement : l'étude est développée sur 3 phases :
a) Exploration des données de cadrage (taux de motorisation par type dont les deux roues, pratiques de déplacements) Difficultés d'obtenir des données spécifiques aux vélos.
Les aménagements cyclables dans l'agglomération lyonnaise et dans le territoire d'étude.
b) Le choix des pôles générateurs de déplacements (cette notion est définie en s'appuyant sur des références bibliographiques) : pôles d'enseignement, d'emplois et pôles urbains tels que commerces et équipements publics.
Repérage des pôles agissant sur le territoire d'étude, soit à l'intérieur soit dans les franges du périmètre.
Trie et sélection des endroits à enquêter.
c) Enquêtes de terrain sur deux types de démarches :
* comptages dans les lycées et collèges du périmètre (nombre d'élèves, de places vélos, nombre de deux roues dont vélos).
* enquêtes (téléphoniques pour les entreprises, questionnaires dans les établissements scolaires, enquêtes auprès des usagers dans la rue et les pistes cyclables)
5) Synthèse : Analyse et synthèse en lecture croisée des aspects abordés, en déterminant si ce que l'on considère pôles générateurs de déplacement le sont dans la réalité du territoire étudié.

Sources d'information Enquêtes ménages. Documents du CETUR. Enquêtes de terrain.	**Pertinence de l'étude** Le vélo est peu connu et considéré dans les études pré-opérationnelles, alors que l'on souhaite lui accorder de plus en plus importance dans les services à la mobilité. Cett étude cherche à déceler ses pratiques et son importance.	**Pertinence de la méthodologie** Il s'agit d'une méthodologie spécifique pour approfondir les connaissances sur ce mode de déplacement. Les enquêtes de terrain, variées suivant les pôles générateurs, deviennent incontournables.

Remarques

La connaissance des pratiques et comportements des utilisateurs du vélo passe par une démarche qualitative-quantitative. La conception de l'enqu dépendra de la nature de la commande et des moyens mis en disposition pour l'élaboration des études.

Document de référence : Le grand commerce et la marche à pied dans les quartiers faisant l'objet de DSQ : le cas du Prainet de Décines et Leclerc de Meyzieu

Année : 1991

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Deux espaces commerciaux dans le communes de Décine e de Meyzieu

Description du territoire

Observations des personnes se rendant à pied à des espaces commerciaux dans deux quartiers objets de programmes DSQ

Commanditaire de l'étude

Université Lyon 2

Souhait du commanditaire :

Pas de commanditaire. Il s'agit d'un rapport de maîtrise de Sciences Economiques. Option transport et aménagem du territoire. Université de Lyon 2.

Etude élaborée par :

DECORET, S. Université de Lyon 2

Objectifs :

* Déterminer dans quel mesure, sur un quartier programmé de banlieue, l'aménagement de surfaces commerciales d proximité va modifier les pratiques spatiales actuelles de ses habitants ; tout en sachant que, certains des habitants, ont l'habitude de fréquenter à pied les grandes surfaces plus périphériques.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Analyse préliminaire sur les sites à étudier. Visite de terrain et choix final. Observations et enquêtes de terrain.
2) Données : Observations et entretiens basés sur des questions ouvertes.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux et graphes.
Grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Soutien photographique pour illustrer les problèmes et pratiques décelés.
4) Développement : l'étude est développée sur 2 phases :
a) Présentation des sites choisis et leur localisation par rapport au quartier DSQ.
b) Observations, comptages et enquêtes de terrain. Analyse
5) Synthèse : Elaborée en lecture croisée des aspects abordés.
Les conditions des aménagements actuels (cheminements piétonniers, effets de coupure) sont à tenir en compte si l'on souhaite rendre les commerces de proximité attrayants pour les habitants du quartier.
Les entretiens permettent également d'exprimer des besoins pour améliorer les conditions de déplacements, qu'ils soient à pied ou motorisés.

Sources d'information

Enquêtes de terrain.

Pertinence de l'étude

L'étude permet d'augmenter les connaissances des pratiques de la marche à pied à l'échelle intra-quartier, mises en rapport avec les aménagement urbains et autres modes de déplacements.

Pertinence de la méthodologie

Observations et entretiens sont des approches indispensables pour déceler les pratiques de ce mode de déplacement. Des affinements peuvent être apportés afin d'adopter cette méthodologie à des diagnostics pré-opérationnels.

Remarques

Les enquêtes ménages montrent l'importance de ce mode déplacement pour les habitants des quartiers. Mais il y a peu d'études permettant de connaître les pratiques des personnes se déplaçant à pied. Les conditions de déplacement et les besoins et demandes formulées rendent apporten des éléments qui rendent possible la compréhension des pratiques spécifiques.

No fiche :
8

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

Document de référence : Transport en commun dans l'agglomération troyenne : offre, demande, conditions de circulation	**Année :** 1998
Agglomération : Troyes	**Territoire concerné :** Agglomération troyenne

Description du territoire

Etude sectorielle des transports en commun à l'échelle de toute l'agglomération

Commanditaire de l'étude Communauté de l'agglomération troyenne	**Souhait du commanditaire :** Comment positionner les transports en commun en tant que mode de déplacement alternatif dans une optique de réduction du trafic automobile en milieu urbain ? Ce, en termes de qualité et de diversité des services à la mobilit
Etude élaborée par : AGENCE D'URBANISME DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT DE LA REGION TROYENNE.	**Objectifs :** Faire un état des lieux des transports en commun de l'agglomération troyenne afin déterminer : - la pertinence des actions qui ont été mises en place visant à l'amélioration du service en matière de confort et de desserte. - les besoins de mettre l'accent sur d'autres types d'actions telles que liaisons périphériques, complémentarité avec l autres modes de transport collectif oui alors la fréquence, la rapidité et la ponctualité des bus.

Type d'étude : Sectoriel	**Orientation du diagnostic :** Connaissance	**Type de Méthodologie :** Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Cadrage de l'étude dans le contexte local. Diagnostic sectoriel de l'offre du service des transports en commun.
2) Données : collectées auprès de l'exploitant des transports en commun.
   Données provenant d'études et analyses élaborées par l'agence d'urbanisme.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
   Utilisation du SIG de l'agence pour croiser des aspects concernant les transports en commun et les enjeux urbains.
4) Développement : par thèmes spécifiques concernant l'offre de transport en commun.
   a) Qualité de la desserte (maillage et fréquence du réseau)
   b) Equipements de confort (stations et bus)
   c) Tarification
   d) Conditions de circulation
   e) Fréquentation du réseau TC
5) Synthèse : effectuée dans les conclusions, en soulevant les principaux problèmes ou potentialités de l'offre.

Sources d'information Agence d'urbanisme de la région troyenne, société de Transport en Commun.	**Pertinence de l'étude** Etude réalisée en tant que document préalable au plan de déplacements urbains. Faute de données sur les déplacements provenant des enquêtes ménages, l'interface offre-pratiques de déplacement n'a pas été élaborée.	**Pertinence de la méthodologie** L'utilisation du SIG est très intéressante pour analyser l'offre en fonction des enjeux urbains tels que les pôles générateurs de transport, les quartiers prioritaires et la saturation du réseau viaire

Remarques

L'approche reste très fortement par une orientation technique des transports en commun. Ce, malgré l'utilisation des outils tels que le SIG.

Document de référence : Etude de désenclavement et de requalification du quartier des Charteux-sud. Première partie : éléments de diagnc et priorités d'intervention proposées

Année : 1996

Agglomération : Troyes

Territoire concerné : Quartier des Chartreux-Sud, appartenant à la politique de la ville

Description du territoire

Zone localisée dans la limite sud de la commune de Troyes, à 4 km de l'hypercentre.

Commanditaire de l'étude

Ville de Troyes. DDE Aube

Souhait du commanditaire :

Mise à jour de la connaissance du territoire défini due à sa récente inscription à la politique de la ville.

Etude élaborée par :

ETUDES ACTIONS, MENARD, Eric-Pierre.

Objectifs :

* Elaborer un diagnostic urbain du quartier et une analyse de la qualité fonctionnelle et paysagère des espaces et emprises publics.
* Proposer des orientations à long terme et des actions à court terme pour la requalification et le désenclavement du quartier.
* Prendre en compte les autres objectifs du Contrat de Ville de l'agglomération troyenne pouvant avoir un impact su quartier

Type d'étude :

Multi-sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Cadrage du quartier dans l'agglomération.
Diagnostic par domaine sectoriel dont la question de la desserte et les transports.
On privilégie une approche urbanisme-architecture plutôt que celui de transports et services à la mobilité.
2) Données : collectées à partir d'autres documents. Observations de terrain.
3) Outils : Toutes les données sont intégrées dans les textes. Tableaux, graphes, plans et cartes présentés en annexe
4) Développement : par thèmes suivant trois grands sujets :
a) Positionnement du quartier dans l'agglomération : historique, habitat, services, commerces, POS et projets.
b) Paysages et espaces publics : unités paysagères, espaces publics, projets d'aménagement.
c) Desserte du quartier et les transports en commun.
d) Enjeux d'aménagement urbain à long terme.
5) Synthèse : étant donné que l'objectif est celui de présenter un document à caractère opérationnel, les éléments de diagnostic sont synthétisés sans développement approfondi des sujets abordés.
Il est exposé les principaux problèmes décelés et les enjeux d'agglomération interne au quartier ou pouvant influencer sa dynamique.

Sources d'information

Etudes réalisées dans le cadre de la pré-convention ville-habitat.

Pertinence de l'étude

Pas d'approche intra-quartier comprenant les pratiques de déplacement et la demande de services à la mobilité.

Pertinence de la méthodologie

Suffisant pour des opérations d'urbanisme, les aspects de transports ne dépassent pas l'optique fonctionnelle des problèmes.

Remarques

Les aspects de diagnostic montrent la faible (ou inexistante) prise en compte des services à la mobilité en tant que réel volet de la politique de la
Le chapitre de diagnostic de transport est concentré autour des problèmes de fonctionnalités de la voirie (conflits d'usage, surdimension des axes, problèmes de liaison…), des impacts des projets de voirie, des problèmes de stationnement (notamment les conflits d'usages ou les incompatibilités aménagements). On constate une absence de desserte TC au cœur du quartier alors que ses arrêts existants sont parmi les plus fréquentés.

Document de référence : Fontaines-sur Saône : les Marronniers. Sathonay-Camp : les Bruyères. Etude transports- déplacements

Année : 1992

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : La cité des Marronniers et la résidence les Bruyères des Monts d'Or.

Description du territoire

La cité de Marronniers fait l'objet d'une réhabilitation et jouxte la résidence des Bruyères. Ces espaces sont situés dans des communes différentes

Commanditaire de l'étude

Communauté Urbaine de Lyon

Souhait du commanditaire :

Approfondir les connaissances sur les déplacements et les transports dans ce secteur où des opérations de réhabilitations sont en cours.

Etude élaborée par :

ROSALES-MONTANO, Silvia.
Agence d'urbanisme de Lyon

Objectifs :

* Analyser les comportements de déplacements des habitants.
* Mettre à jour la connaissance sur les difficultés de déplacements.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Collecte et analyse de données existantes. Entretiens semi-directifs auprès des acteurs.
Sondage d'opinions des habitants. Interface offre et demande et propositions d'orientations.
2) Données : socio-économiques dans le cadrage de l'étude ; sur l'offre (transports collectifs) et sur les déplacements.
Enquêtes de terrain auprès des habitants et autres acteurs sociaux.
3) Outils : Données existantes collectées et présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
Soutien photographique.
Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Analyse de la morphologie viaire.
4) Développement : du diagnostic sur trois phases :
a) Cadrage global : spécificités géographiques, le rattachement administratifs et les aspects démographiques et socio-économiques.
b) L'état des lieux des transports et déplacements : les transport en commun, la desserte SNCF, la voiture particulière et la structure de la voirie, la marche à pied.
c) Perception des transports et besoins : transports en commun, lieux inaccessibles en TC, la voiture particulière, la marche à pied et les sentiments d'exclusions en matière de transport.
5) Synthèse : élaborée par sujet abordée, surtout dans l'état des lieux des transports et déplacements.
Une lecture transversale des sujets rend possible la définition d'orientations d'action par mode de transport.

Sources d'information

INSEE, DDE du Rhône, Conseil Général, CETE
Exploitant des transports en commun

Pertinence de l'étude

Etude s'intéressant à tous les modes de transports et aux déplacements dans le territoire concerné.

Pertinence de la méthodologie

L'approche adoptée rend possible la quantification des usages et de l'offre des transports collectifs dans le territoire. Les aspects qualitatifs rendent possible une connaissance des opinions et des besoins exprimés par la population.

Remarques

Plusieurs études du début des années 90 montrent l'adoption d'une approche quantitative-qualitative pour montrer l'offre, les usages et l'interface c demande qui comportent les besoins et les opinions exprimés par la population (cf. fiches No 1 et 14)

No fiche :
12

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

Document de référence : Mission pour l'amélioration de la mobilité des personnes en difficulté dans l'est lyonnais. Diagnostic et propositions	**Année :** 1998
Agglomération : Lyon	**Territoire concerné :** Communes de l'est et du sud-est lyonnais

Description du territoire

Personnes de communes concernées qui s'engagent dans les mécaniques d'insertion (chômeurs, RMIstes...)

Commanditaire de l'étude Communauté Urbaine de Lyon Préfecture du Rhône. Programme URBAN	**Souhait du commanditaire :** Appel à candidature pour une mission d'assistance technique préparant à une réponse qui adapte offres et demandes de transports par le biais de structures de transport de type social.
Etude élaborée par : UNI-Est ; VENISSIEUX INSERTION EMPLOI. PLIE UNI-EST	**Objectifs :** * Produire un document de diagnostic, de préconisation et d'élaboration du cahier de charges concernant l'assistanc pour l'amélioration de la mobilité des personnes en difficulté.

Type d'étude : Sectoriel	**Orientation du diagnostic :** Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées	**Type de Méthodologie :** Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Collecte et analyse de données existantes. Entretiens semi-directifs auprès des acteurs. Entretiens téléphoniques.
Recherche bibliographique. Appui sur des expertises externes.
2) Données : estimation des personnes concernées ; information sur les TC dans les pôles d'activités.
Entretiens auprès des acteurs locaux et experts. .
3) Outils : Résultats des entretiens insérés directement dans le développement du diagnostic.
Faible exploitation de la représentation des données au travers des tableaux, graphes et cartes.
4) Développement : du diagnostic sur cinq volets :
a) Caractéristiques des demandes individuelles : personnes concernées et leurs pratiques de déplacement.
b) Description de la desserte des pôles d'activités du territoire.
c) Analyse technique et budgétaire d'expériences actuelles (dans l'agglomération et ailleurs)
d) Réflexion autour de la participation des usagers aux transports en commun.
e) Contrainte juridiques, sociales et fiscales.
5) Synthèse : pas de lecture transversale des volets abordés.
Les propositions présentées sont effectuées à partir d'une liste des catégories comportant des actions rapportées ou non à des appels aux projets spécifiques.

Sources d'information PLIE. Missions locales. Laboratoire d'Economie des Transports. TCL	**Pertinence de l'étude** Etude réalisée dans une contrainte de temps (2 mois) permettant de faire un bilan d'expérience et de préparer des propositions spécifiques de service à la mobilité des personnes en difficulté	**Pertinence de la méthodologie** Etant donné la contrainte du temps, une approche méthodologique qui privilégie les entretiens semi-directifs permet de faire rapidement un état des lieux s'adaptant à la commande.

Remarques

Le suivi des pratiques de déplacements des stagiaires en formation professionnelle permet de déceler les difficultés de déplacements en rocade ou dehors du PTU. Le temps de transports s'élève généralement autour d'une heure (ou plus) et impliquent en général deux à trois lignes de transport. navettes et les prêts de cyclomoteurs correspondent aux expériences analysées de services spécifiques de mobilité pour les personnes en difficulté. L'étude répond ainsi à l'un des objectifs du volet déplacements du contrat d'agglomération lyonnaise.

Document de référence : Etude sur la mobilité des personnes en difficulté dans le Val de Saône

Année : 2001

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Val de Saône, secteur nord de l'agglomération lyonnaise.

Description du territoire

Secteur mal desservi en transports collectifs, avec des contraintes géographiques, urbanistiques et administratives qui compliquent le déploiement de la desserte.

Commanditaire de l'étude

DDTEFP du Rhône. ADN Service

Souhait du commanditaire :

Connaître les difficultés de mobilité des personnes en insertion à partir des constats apportés par les partenaires locaux regroupés au sein de la commission EFIE (Emploi Formation Insertion développement Economique)

Etude élaborée par :

BCA ECOPOLIS/AMOPOLIS.

Objectifs :

* Evaluer la situation de la mobilité des personnes en insertion professionnelle considérés comme "très captifs"
* Proposer des solutions en direction de ces publics et les intégrer dans le contrat d'objectif et de développement en la Communauté Urbaine de Lyon et les communes du Val de Saône.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Mobilisation de partenaires pour collecter l'information (ANPE, associations).
Collecte de données de cadrage auprès de sources "classiques" (INSEE, TCL).
Entretiens semi-directifs. Interface de l'offre et la demande dans le cas précis des personnes pouvant être concernées par les problèmes de mobilité.
2) Données : cadrage du territoire (superficie, population, emplois, activités...)
Estimation des personnes concernées ; information sur les moyens de transport collectif dont TC.
Entretiens et tables rondes auprès des acteurs locaux.
Exploitation des questionnaires :
* envoyés par l'ANPE après des demandeurs d'emploi,
* envoyés par l'association Alynovals aux entreprises du territoire.
3) Outils : données intégrées et analysées dans le diagnostic. Utilisation de tableaux, cartes et graphes dans la représentation des données.
4) Développement : diagnostic sur deux volets.
Le premier est consacré au cadrage du territoire, ses caractéristiques rapportées avec la problématique et à l'analyse de l'offre et la demande.
Le deuxième volet synthétise les résultats des enquêtes, estime les clientèles potentielles et effectue un rappel de solutions spécifiques mises en pratique dans d'autres territoires.
5) Synthèse : Une conclusion est présentée lors des analyses effectuées dans chaque sujet abordé dans le diagnostic.
Elles servent de référence pour la formulation de préconisations

Sources d'information

INSEE, enquêtes ANPE, questionnaire Alynovals, entretiens et tables rondes

Pertinence de l'étude

Répondant à la commande, l'étude met en évidence les difficultés de mobilité des demandeurs d'emploi dans le périmètre, ainsi que les besoins d'organisation des service à la mobilité.

Pertinence de la méthodologie

Les enquêtes et la collecte de données sur le terrain permet de cerner les enjeux rapportés à la problématique.

Remarques

Les solutions spécifiques pour des personnes en difficulté de mobilité vont bien au-delà de l'adaptation de l'offre des transports en commun. Les préconisations effectuées concernent aussi bien le développement de solutions adaptées (prêt de cyclomoteurs, covoiturage, service à la demande) que la décentralisation et l'amélioration des services.
L'étude répond ainsi à l'un des objectifs du volet déplacements du contrat d'agglomération lyonnaise.

Document de référence : Quelle desserte en transport en commun pour les grands ensembles ? Le cas de la ZUP de Rillieux-la-Pape

Année : 1991

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : La ZUP de Rillieux la Pape

Description du territoire

"Ville dans la ville" il s'agit d'une vaste zone urbanisée concentrant environ 73% de la population de la commune de Rillieux (plus de 23000 habit en 1991)

Commanditaire de l'étude

Communauté Urbaine de Lyon
SYTRAL

Souhait du commanditaire :

Cerner les solutions possibles pour mieux desservir les ensembles d'habitat social en transport en commun.

Etude élaborée par :

ROSALES-MONTANO, Silvia.
Agence d'urbanisme de Lyon

Objectifs :

* Eclairer les choix possibles et souhaitables de TC à réaliser afin de permettre un accès plus facile et de qualité des habitants aux principaux centres d'activités.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Collecte et analyse de données existantes. Enquête auprès de la population.
Analyse de l'offre, de la perception des TC par les habitants et des modifications précédentes de l'offre.
2) Données : Enquêtes ménages désagrégées par quartier et comparées avec l'agglomération.
Recensement Général de la Population. Données collectées auprès de l'exploitant des transports en commun.
Enquêtes qualitatives, entretiens auprès des habitants.
3) Outils : Données existantes collectées et présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
4) Développement : le diagnostic est réalisé dans quatre parties de l'étude :
a) Caractérisation de la population et de ses diverses pratiques de déplacement par motif. Une partie est consacrée aux caractéristiques des usagers des TC.
b) L'offre actuelle de TC. Les problèmes de circulation et leurs impacts sur les TC.
c) L'image et la perception de la desserte exprimée par les habitants.
d) L'adéquation entre la nouvelle offre TC et les besoins manifestés.
5) Synthèse : au regard des aspects analysés, la synthèse est effectuée autour de la question de quelle desserte pour la ZUP de Rillieux et les principales suggestions d'amélioration des services à la mobilité : TC, marche à pied, mobilité intra-quartier, desserte multimodale...

Sources d'information

INSEE, Enquêtes Ménages 1986, Société de Transport en Commun, Enquêtes de terrain.

Pertinence de l'étude

On cherche à montrer que toute solution en matière de TC doit se baser non seulement sur l'analyse technique de l'offre et des performances, mais également sur les besoins exprimés par la population concernée.

Pertinence de la méthodologie

L'interface offre demande devient essentielle pour comprendre la problématique des services à la mobilité. Les enquêtes de terrain sont conçues et conduites en fonction des objectifs définis.

Remarques

Malgré la position prédominante des transports en commun, les autres modes de transport sont intégrés dans l'étude afin de proposer des solutions globales de sur tous les modes de déplacements. L'approche adoptée montre qu'il est possible d'intégrer des aspects quantitatifs et qualitatifs au co de l'étude, surtout en ce qui concerne les besoins et la perception de la qualité du service TC par les habitants.

Document de référence : Les transporteurs face au désenclavement des quartiers

Année : 1992

Agglomération : Plusieurs/toutes

Territoire concerné : Enquête menée auprès des transporteurs des agglomérations françaises.

Description du territoire

25 agglomérations analysées. Deux agglomérations exclues dans les enquêtes : Paris, à cause de sa taille et de son nombre de DSQ, et Lyon où l'agence d'urbanisme menait une étude spécifique.

Commanditaire de l'étude

CETUR

Souhait du commanditaire :

Mener une enquête auprès des entreprises exploitantes de transport autour de la problématique DSQ et désenclavement des quartiers

Etude élaborée par :

JULHIET, Agate. CETUR

Objectifs :

* Connaître la sensibilité des transporteurs aux que soulève la desserte des quartiers difficiles

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Consultation des acteurs

Description de la méthodologie :

1) Collecte de données concernant les DSQ des agglomérations étudiées.
Entretiens auprès des sociétés exploitantes des TC. Analyse des entretiens. Fiches DSQ par agglomération.
2) Données : collectées auprès de l'exploitant des transports en commun.
3) Outils : Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Enquête réalisée auprès des directeurs des réseaux ou auprès des personnes compétentes qu'ils proposaient pour y répondre.
4) Développement : deux approches ont été privilégiées dans la réalisation de l'étude :
a) La question de la desserte des quartiers. Après un cadrage de la desserte suivant la localisation des quartiers par rapport au centre, il est présenté la synthèse des aspects tels que la desserte en soirée ou en rocade et les traitements des ces espaces en termes de transport en commun.
b) Les expériences des transporteurs. Ces expériences concernent spécialement la sécurité et les action face à la violence.
Une réflexion est réalisée également autour des nouveaux rôles des transporteurs dans la ville en général et dans les quartiers DSQ en particulier
Enfin trois expériences particulières sont présentées sur autant d'agglomérations : Le Havre, pour l'utilisation des transports comme instrument de désenclavement ; Lille et Marseille, pour les démarches entreprises en matière de prévention
5) Synthèse : pas de lecture transversale des aspects analysés. Une fiche des agglomérations enquêtées complète le document ; elles décrivent les quartiers DSQ et présente des cartes sur les réseaux de TC.

Sources d'information

Société de Transport en Commun. DIV. CETUR

Pertinence de l'étude

Une démarche qui cherche à savoir la vision des transporteurs vis-à-vis des quartiers DSQ. Une synthèse globale qui devrait conduire à des études comparatives plus approfondies

Pertinence de la méthodologie

La seul enquête auprès des transporteurs pose des limites méthodologiques reconnues par les auteurs. D'après l'objectif, on cherche à connaître le point de vue des transporteurs.

Remarques

Document de référence : Chômage et déplacements. Impact du chômage sur les pratiques et attitudes en matière de déplacements urbains

Année : 1995

Agglomération : Plusieurs/toutes

Territoire concerné : Agglomérations de Nantes, Saint-Etienne, Toulouse et Valence

Description du territoire

Des agglomérations avec des modalités d'accès aux transport différentes et avec des enquêtes ménages à des dates similaires.

Commanditaire de l'étude

DIV, DTT, UTP

Souhait du commanditaire :

Recherche qui s'inscrit dans le programme "Mobilité urbaine et connaissance de la clientèle des transports publics"
Souhait d'approfondir les connaissances sur les déplacements des demandeurs d'emploi.

Etude élaborée par :

HARZO, C. CLERGET, M. ROSALES-MONTANO, S.
Observatoire Social de Lyon ; Agence d'Urbanisme de Lyon

Objectifs :

* Approfondir les connaissances sur les comportements de mobilité des demandeurs d'emploi
* Evaluer les potentialités de transfert modal au profit des transport collectifs de fait du chômage
* Analyser les effets des politiques mises en œuvre par les réseaux ou les collectivités locales afin de faciliter l'accès chômeurs aux transports publics urbains.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Recherche scientifique

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Sélection des agglomérations à étudier et des acteurs à consulter. Comparaison des enquêtes de ménages.
Enquêtes qualitatives auprès des demandeurs d'emploi sur les comportements de mobilité.
2) Données : cadrage quantitatif issu des enquêtes de déplacements des ménages.
Données historiques et actuelles obtenues auprès des exploitants des réseaux TC.
Contact des agences locales de l'ANPE des agglomérations choisies.
3) Outils : Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Enquêtes qualitatives se déroulant en deux phases : entretiens exploratoires auprès des demandeurs d'emploi visant l'ajustement de questionnaire.
Enquête par questionnaire au travers des agences ANPE. Résultats présentées sous forme de tableaux et de graphes.
4) Développement : suivant quatre axes de réflexion :
a) Les pratiques de déplacement des demandeurs d'emploi. Les comportements modaux suivant les résultats des enquêtes ménages et des questionnaires.
Les lieux, la fréquence et les heures de déplacements liés à la recherche d'emploi.
b) Impacts du chômage sur les déplacements. Les effets sur l'articulation entre mode principal et usage d'un ou plusieurs modes secondaires.
L'importance des TC en tant que mode de transport. Les changements de fréquence de déplacement avant de devenir demandeur d'emploi.
c) Chômage et transfert de mode principal de déplacement. Le degré de transfert de mode de la voiture vers les TC.
d) La mobilité des demandeurs d'emploi et les politiques d'aide aux déplacements.
Sans dégager des tendances fiables, il est présenté les tendances et comportements dégagés des enquêtes et l'utilisation des transports collectifs grâce aux dispositifs tarifaires spécifiques.

Sources d'information

Enquêtes ménages, questionnaires auprès des demandeurs d'emploi, exploitants TC

Pertinence de l'étude

Apport de nouvelles pistes de réflexion sur les services à la mobilité et la précarité. Des aspects à tenir en compte dans les diagnostics dans ce domaine par rapport à la politique de l ville.

Pertinence de la méthodologie

Les enquêtes qualitatives s'avèrent fondamentales pour alimenter la réflexion
Une entrée non territoriale pour une problématique sociale et économique.

Remarques

Recherche sur la mobilité où l'approche qualitative permet de cerner un problème qui ne se limite pas aux quartiers défavorisés mais à l'ensemble l'agglomération. Cette piste de réflexion pourrait être pris en compte dans des études et diagnostics visant des solutions adaptées à des catégories spécifiques de la population.

Document de référence : Tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de provi Synthèse

Année : 1994

Agglomération : Plusieurs/toutes

Territoire concerné : Etudes de cas sur une douzaine d'agglomérations.

Description du territoire

Choix des agglomérations par le commanditaire à partir des premières analyses sur des annuaires de transport.

Commanditaire de l'étude

DIV, DTT, UTP

Souhait du commanditaire :

Alimenter une réflexion globale et proposer des orientations générales en matière de politique de transports public dans le volet de tarification sociale.

Etude élaborée par :

HARZO, Christian et ROSALES MONTANO, Silvia.
Observatoire Social de Lyon ; Agence d'Urbanisme de Lyon

Objectifs :

Apporter des éléments de réponse à des questionnements :
* Quelles sont les pratiques tarifaires existantes, sur quelles conditions d'accès reposent ce tarifs sociaux.
* Les usagers qui relèvent réellement de ce type de tarification, sont-ils correctement appréhendés et leurs besoins analysés ?
* Quel est le type de relation entre acteurs pour permettre l'identification des bénéficiaires potentiels et la définition formules tarifaires appropriées ?

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Recherche scientifique

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Eléments de cadrage autour de la notion de précarité financière et de captifs financiers.
Etude des cas sur douze agglomérations : St Chamond, Dreux, Valence, St Nazaire, Le Havre, St Etienne, Strasbourg, Nantes, Toulouse, Marseille, Lille et Lyon.
Approche qualitative de la problématique. Définition d'une typologie des politiques et des pratiques de tarification sociale.
2) Données : enquêtes qualitatives menées auprès de différents types d'acteurs concernés : transport, emploi et politiques sociales.
3) Outils : Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Résultats présentées sous forme de tableaux et de graphes.
4) Développement : sur deux parties, une axée sur les aspects de cadrage et l'autre sur les études de cas et les typologies.
a) Les aspects de cadrage : notions de précarité financière, tarification sociale et mobilité quotidienne.
La politique tarifaire des réseaux de transport publics et la précarité financière. Les aides locales aux déplacements.
b) Pratiques et typologie : Présentation des cas étudiés sur une même grille d'analyse : estimation des captifs financiers, la politique tarifaire et les captifs financiers, l'effet redistributif des titres, les aides locales aux déplacements ; une synthèse présente les principaux aspects actuels et problèmes soulevés.
Analyse comparative des cas et la typologie de prise en compte des captifs financiers.
5) Synthèse : elle est réalisée aussi bien en fonction des aspects de cadrage que des cas analysés.
Des orientations possibles basées sur la qualité du réseau et sur la situation de la précarité.

Sources d'information

RGP, AOT, exploitants des réseaux, communes, missions locales, Conseils Généraux, associations

Pertinence de l'étude

Apport de nouvelles pistes de réflexion sur les services à la mobilité et la précarité. Des aspects à tenir en compte dans les diagnostics dans ce domaine par rapport à la politique de l ville.

Pertinence de la méthodologie

Un effort de synthèse théorique et des différentes pratiques de la tarification sociale. L'enquête qualitative est la principale source d'information pour alimenter la réflexion.

Remarques

Document de référence : Transport en commun et quartiers en voie d'exclusion. Analyse diagnostic. Propositions

Année : 1997

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Les quartiers prioritaires de la politique de la ville

Description du territoire

Il s'agit des quartiers de catégorie 1 (7 quartiers), analysés en fonction de l'offre TC

Commanditaire de l'étude

Souhait du commanditaire :

Rassembler des groupes de travail comprenant des chefs de projet et des spécialistes de transport sur la question des transports en commun et les quartiers prioritaires.

Etude élaborée par :

CERTU, CETRA, Communauté Urbaine de Lyon, DDE, SLTC, SYTRAL.

Objectifs :

* Réaliser une analyse comparative des quartiers de catégorie 1 : ménages et pratiques de déplacement.
* Analyser l'offre des transports collectifs et établir une catégorie des quartiers suivant l'usage.
* Définir les types d'approche en matière de transport collectif par rapport aux catégories de quartier définies.
* Proposer des orientations sur les TC et les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Présentation générale sur les caractéristiques des ménages et de l'offre TC.
   Détermination des orientations possibles en fonction d'un diagnostic- synthèse.
2) Données : sur les ménages et leurs pratiques de déplacement.
3) Outils : Utilisation de tableaux où sont comparés les quartiers étudiés et le total pour l'agglomération lyonnaise.
   Analyse qualitative de l'offre TC.
4) Développement : sur quatre volets :
   a) les ménages et les pratiques de déplacements. Données de cadrage issues des enquêtes de déplacements de ménages.
   b) l'offre des TC. Les principales caractéristiques. Typologie des quartiers par rapport à la situation de l'offre et de l'usage des TC
   c) diagnostic-synthèse pour orienter les propositions d'action

Plutôt qu'un diagnostic, ce document peut être considéré comme une synthèse de la situation des transports collectifs et les quartiers prioritaires décelés dans des études ou en s'appuyant sur la connaissance de la problématique.

Sources d'information

Enquêtes ménages.

Pertinence de l'étude

Effort de synthèse pour catégoriser les quartiers prioritaires et définir des orientations.

Pertinence de la méthodologie

S'agissant d'un groupe de travail rassemblant différents partenaires, la méthodologie de synthèse s'avère intéressante pour dégager des conclusions conjointes.

Remarques

Il s'agit d'un exercice de synthèse où des experts de transport et de la politique de la ville travaillent ensemble. Quartiers défavorisés et transports s croisés pour créer des typologies de quartiers, ce qui permet de bâtir un langage commun auprès des différents partenaires associés à la réflexion.

Document de référence : Mobilité et grande pauvreté

Année : 2001

Agglomération : Plusieurs/toutes

Territoire concerné : Réflexion sur la mobilité et la pauvreté menée à l'échelle d'agglomération

Description du territoire

Une, plusieurs ou un grand nombre d'agglomérations sont analysées suivant la problématique abordée.

Commanditaire de l'étude

UTP, PUCA

Souhait du commanditaire :

Approfondir les connaissances de l'interface pauvreté, déplacements et transport. Cadre d'appel à propositions de recherche PREDIT-PUCA sur le thème Déplacements et Inégalités.

Etude élaborée par :

MIGNOT, D. HARZO, C. ROSALES-MONTANO, S. Laboratoire d'Economie des Transports, Observatoire Social de Lyon, Agence d'Urbanisme de Lyon

Objectifs :

* Appréhender l'impact du non accès au transport, pour des raisons financières, sur la mobilité des personnes aux revenus les plus faibles.
* Identifier dans quel mesure les évolutions ayant eu lieu au cours des dix dernières années en matière de tarificatio ont pu effectivement permis l'amélioration de la mobilité, pour quelles catégories de population et pour quels motifs déplacements.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Recherche scientifique

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Réflexion théorique sur la notion de pauvreté et l'interface pauvreté-mobilité-transport.
Analyse des mesures tarifaires à destination des personnes à faibles revenus.
Approches qualitatives et quantitatives auprès des structures d'accueil et d'insertion et des personnes concernées.
2) Données : recherche documentaire et théorique, enquêtes qualitatives et qualitatives menées auprès des acteurs concernés : transport, emploi, population.
3) Outils : Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Résultats présentées sous forme de tableaux et de graphes.
4) Développement :
a) Les approches de la pauvreté en tant que préalable à l'étude
b) L'interface pauvreté-mobilité-transport. Les différentes approches.
c) Analyse des politiques tarifaires appliquées aux populations concernées au cours des dix dernières années. Evolutions, comparaisons
d) La perception des acteurs de l'insertion de l'emploi sur les freins liés au transport en matière d'insertion, d'emploi ou de vie quotidienne.
e) Le profil de la population cible et des enquêtes qualitatives pour déceler l'état de la demande d'aide au transport.
5) Synthèse : elle est réalisée à partir des conclusions retenues dans chaque volet de la recherche.

Sources d'information

RGP, AOT, exploitants des réseaux, structures d'insertion, population cible

Pertinence de l'étude

Apport de nouvelles pistes de réflexion sur les services à la mobilité et la précarité. Des aspects à tenir en compte dans les diagnostics dans ce domaine par rapport à la politique de l ville.

Pertinence de la méthodologie

Un effort de synthèse théorique et d'approfondissement de la problématique en termes d'interface pauvreté-déplacement-transport.

Remarques

Document de référence : Degré d'adéquation de la desserte TC aux besoins de déplacement. Quartiers de St Priest et de St Fons

Année : 2001

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Quartiers de Saint-Priest et de Saint-Fons

Description du territoire

Quatre sites concernés : Arsenal et Clochettes à Saint-Fons et Bel-Air et Centre à Saint-Priest

Commanditaire de l'étude

Communauté Urbaine de Lyon

Souhait du commanditaire :

Approfondir la connaissance de l'interface offre-demande dans les sites sélectionnés.

Etude élaborée par :

DELOBEL, Thierry.
Communauté Urbaine de Lyon

Objectifs :

* Dresser un bilan de l'offre en transport en commun dans les quatre sites.
* Comparer les possibilités de desserte avec les besoins de déplacement de la population.
* Etablir un bilan des pratiques de déplacements à la lumière des caractéristiques sociales de quartier, de leur géographie propre et des services qui y sont apportés.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Cadrage des sites, analyse de l'offre et de la demande, synthèse de l'interface offre-demande.
2) Données : analyse des données réalisée à partir des enquêtes existantes : ménages, origine et destination, montées et descentes.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
4) Développement : quatre aspects sont analysés :
   a) Cadrage des communes et des quartiers (situation géographique, poids démographique), synthèse sur la qualité de l'offre dans les quartiers (lignes, arrêts, connexion avec le métro, destinations, fréquences, points de service, aménagements de points d'arrêt et état des véhicules).
   b) Les principales destinations par motif (emploi, scolaire, loisirs et achats...) suivant les résultats de l'enquête de déplacements des ménages.
   c) Commentaires sur les matrices montées-descentes des lignes traversant les quartiers de St Fons et St Priest.
   d) Synthèse comparative de l'offre et de la demande par motifs de déplacement et par quartier.
5) Synthèse : des conclusions sont présentés comme complément à la synthèse de l'interface de l'offre-demande.

Sources d'information

Enquêtes ménages, Origine-Destination, STCL

Pertinence de l'étude

Le découpage des enquêtes rend possible une analyse offre et usage des transports en commun. Cette approche d'analyse devrait se compléter par une connaissance plus fine des besoins exprimés par les acteurs concernés.

Pertinence de la méthodologie

Approche technique de l'interface offre-demande à partir des enquêtes "classiques"

Remarques

Deux études consultées appliquent la même méthode pour analyser l'adéquation entre offre et demande des TC (cf. fiches No 20 et 21)

Document de référence : Degré d'adéquation de la desserte TC aux besoins de déplacement. Commune de Feyzin

Année : 2001

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Commune de Feyzin

Description du territoire

Analyse des données pour l'ensemble de la commune

Commanditaire de l'étude

Communauté Urbaine de Lyon

Souhait du commanditaire :

Approfondir la connaissance de l'interface offre-demande dans le site sélectionné.

Etude élaborée par :

DELOBEL, Thierry.
Communauté Urbaine de Lyon

Objectifs :

* Dresser un bilan de l'offre en transport en commun dans les quatre sites.
* Comparer les possibilités de desserte avec les besoins de déplacement de la population.
* Etablir un bilan des pratiques de déplacements à la lumière des caractéristiques sociales de quartier, de leur géographie propre et des services qui y sont apportés.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Cadrage des sites, analyse de l'offre et de la demande, synthèse de l'interface offre-demande.
2) Données : analyse des données réalisée à partir des enquêtes existantes : ménages, origine et destination, montées et descentes.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
4) Développement : quatre aspects sont analysés :
   a) Cadrage des communes et des quartiers (situation géographique, poids démographique), synthèse sur la qualité de l'offre dans les quartiers (lignes, arrêts, connexion avec le métro, destinations, fréquences, points de service, aménagements de points d'arrêt et état des véhicules).
   b) Les principales destinations par motif (emploi, scolaire, loisirs et achats...) suivant les résultats de l'enquête de déplacements des ménages.
   c) Commentaires sur les matrices montées-descentes des lignes traversant la commune.
   d) Synthèse comparative de l'offre et de la demande par motifs de déplacement et par quartier.
5) Synthèse : des conclusions sont présentés comme complément à la synthèse de l'interface de l'offre-demande.

Sources d'information

Enquêtes ménages, Origine-Destination, STCL

Pertinence de l'étude

Le découpage des enquêtes rend possible une analyse offre et usage des transports en commun. Il s'agit d'une première approche d'analyse qui devrait se compléter par une connaissance plus fine des besoins exprimés par les acteurs concernés

Pertinence de la méthodologie

Approche technique de l'interface offre-demande à partir des enquêtes "classiques" Même approche employée à Saint-Priest et à Saint-Fons (cf. fiche 20)

Remarques

Deux études consultées appliquent la même méthode pour analyser l'adéquation entre offre et demande des TC (cf. fiches No 20 et 21)

Document de référence : Analyse de la desserte TC dans les quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise

Année : 1997

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Les quartiers prioritaires de la politique de la ville

Description du territoire

Le groupe de travail élargit l'analyse porté sur 7 quartiers prioritaires (cf. fiche No 18) à l'ensemble des quartiers DSQ de catégorie 1 de l'agglomér (23 quartiers)

Commanditaire de l'étude

Souhait du commanditaire :

Rassembler des groupes de travail comprenant des chefs de projet et des spécialistes de transport sur la question des transports en commun et les quartiers prioritaires.

Etude élaborée par :

CERTU, CETRA, COMMUNAUTE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE, DDE, SLTC, SYTRAL.

Objectifs :

* Faire une synthèse de la situation de l'offre et des caractéristiques socio-économiques par quartier.
* Confronter l'offre et la demande.
* Déterminer la catégorie dans laquelle se situe chaque quartier en fonction d'une typologie pré-établie (cf. fiche No

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Elaboration d'une fiche de synthèse offre et demande par quartier
2) Données : sur l'offre TC et les caractéristiques de ménages suivant les résultats des enquêtes des déplacements.
3) Outils : Utilisation de cartes pour représenter la couverture spatiale du réseau dans les quartiers.
4) Développement : Chaque fiche est présentée dans une page. Elles contiennent :
   a) L'offre : les lignes, les directions (centre, rocade), fréquence et temps de parcourt
   b) Caractéristiques des déplacements des habitants (seulement là où le découpage de l'enquête ménages le rend possible)
   c) Type de quartier, suivant la typologie établie dans un autre document.
   d) La couverture spatiale des lignes (cercles de 300 m à partir des arrêts de bus ou de 500 m pour les stations de métro)

Sources d'information

Enquêtes ménages.

Pertinence de l'étude

Effort de synthèse pour catégoriser les quartiers prioritaires.

Pertinence de la méthodologie

Approche qualitative pour classer les quartiers prioritaires de la ville par rapport aux transports en commun et aux déplacements des habitants.

Remarques

Il s'agit d'un exercice de synthèse où des experts de transport et de la politique de la ville travaillent ensemble. Il fait partie d'une réflexion reflétée également sur un autre document consulté (cf. No 18)

Document de référence : Etude préliminaire à la définition de la ligne forte A8

Année : 2000

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Première couronne est de l'agglomération lyonnaise.

Description du territoire

Ligne de rocade depuis Vaulx-en-Velin jusqu'à Saint-Fons.

Commanditaire de l'étude

SYTRAL

Souhait du commanditaire :

Reprise des réflexions le plus en amont possible sur les études réalisées et les propositions avancées sur la création d'une ligne en rocade dans la première couronne est de l'agglomération lyonnaise.

Etude élaborée par :

MERMOUD, Françoise. CETE de Lyon

Objectifs :

* Analyser la situation et le fonctionnement actuel.
* Effectuer une analyse prospective sur le fonctionnement possible de la ligne à court terme (cinq ans)

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) La dynamique actuelle, prospection de la situation dans un horizon de cinq ans, synthèse.
2) Données : analyse des données réalisée à partir des informations disponibles sur la population et les déplacements.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux et cartes.
4) Développement : suivant les objectifs, l'étude est présentée dans deux volets :
   a) Le fonctionnement actuel. La population, l'emploi, les principaux pôles générateurs de déplacement, les déplacements en 1995 et l'évolution par rapport à 1986.
   b) La situation à 5 ans. Les infrastructures (voirie, TC), les équipements et aménagements, les déplacements.
5) Synthèse : en lecture transversale, par rapport aux aspects développés.

Sources d'information

INSEE, enquête des déplacements des ménages, Observatoire des territoires sensibles

Pertinence de l'étude

Plus qu'un diagnostic, il s'agit d'une approche de faisabilité par rapport à la dynamique urbaine et les flux de déplacements.

Pertinence de la méthodologie

Analyse évolutive des enquêtes de déplacements des ménages afin de pouvoir dégager des tendances à tenir en compte dans la prospection.

Remarques

Cette ligne de rocade correspond à une des préconisations du PDU de l'agglomération lyonnaise.

Document de référence : Transports en commun et quartiers d'habitat social de l'agglomération messine. Diagnostic

Année : 1994

Agglomération : Metz

Territoire concerné : Agglomération messine

Description du territoire

L'ensemble de l'agglomération et découpage par secteur en fonction de l'enquête sur les déplacements des ménages de 1992.

Commanditaire de l'étude

DDE de la Moselle

Souhait du commanditaire :

Réaliser une analyse des résultats des enquêtes ménages par secteur, en se concentrant sur les quartiers d'habitat social et sue les transports en commun.

Etude élaborée par :

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION MESSINE.

Objectifs :

* Approfondir la connaissance des pratiques de déplacements des habitants de l'agglomération en faisant une analy par secteur.
* Analyser les résultats des opinions sur les déplacements.
* Faire un état des lieux sur l'offre dans les quartiers d'habitat social.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Organisation de l'analyse par thème en fonction des découpages de l'enquête sur les déplacements des ménages.
2) Données : analyse des données réalisée à partir des enquêtes existantes : ménages, montées et descentes.
3) Outils : Données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
4) Développement : suivant les objectifs, l'étude est présentée dans trois volets :
   a) données de cadrage sur la mobilité des habitants, sur la motorisation et les pratiques modales.
   b) opinions sur les déplacements dans l'agglomération et sur les transports collectifs
   c) le service actuel de l'offre TC. Il s'agit d'une sorte de photographie de l'offre par quartier, sans rentrer dans une analyse plus approfondie sur la qualité de l'offre.
5) Synthèse : conclusion présentée par rapport opinions sur les déplacements et les transport collectifs.

Sources d'information

Enquêtes ménages, Exploitant de réseau TC

Pertinence de l'étude

Il s'agit d'une restitution des résultats de l'enquête sur les déplacements des ménages, en particulier sur les opinions émises par les personnes interviewées.

Pertinence de la méthodologie

Utilisation des outils classiques (tableaux, cartes et graphes) pour restituer les résultats de l'enquête.

Remarques

Le découpage de l'enquête ne correspond pas nécessairement à celui des quartiers d'habitat social. Par conséquent, ces quartiers ont été "replacés en fonction des découpages qui les comportent. Ceci met en évidence les problèmes d'utilisation de ces enquêtes dans une échelle de quartier, en particulier ceux de la politique de la ville.

Document de référence : Le quartier de Borny, des besoins de déplacements en attente d'une offre de transport adaptée. Rapport général (document provisoire)

Année : 2002

Agglomération : Metz

Territoire concerné : Quartier de Borny. Agglomération de Metz

Description du territoire

Quartier de la politique de la ville

Commanditaire de l'étude

District de l'agglomération messine

Souhait du commanditaire :

Déceler des besoins spécifiques de transport des habitants du quartier

Etude élaborée par :

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION MESSINE.

Objectifs :

* Parvenir à une connaissance plus fine des besoins spécifiques des habitants du quartier.
* Définir des pistes de propositions afin de répondre aux besoins analysés et exprimés.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (avec itération)

Description de la méthodologie :

1) Enquêtes de terrain conduites en deux phases :
  a) Phase 1 : enquêtes réalisées auprès des acteurs concernés (organismes, associations...)
  b) Phase 2 : tables rondes avec des habitants du quartier et des représentants d'associations.
2) Données : entretiens semi-directifs (phase 1) et résultats des tables rondes. Collecte de données de cadrage du quartier
3) Outils : Elaboration des questionnaires et de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
4) Développement : Le projet à été conçu sur trois parties :
  a) Les caractéristiques du quartier (par rapport à l'agglomération, la population, l'état de la desserte actuelle, les pôles d'emploi)
  b) Les besoins de mobilité, suivant les motifs de déplacement. Des remarques sur la qualité du service, l'information, la sécurité et la tarification.
  c) propositions d'organisation de services de transport adaptés à la demande.
5) Synthèse : suivant les aspects thématiques abordés.
6) Itération : des tables rondes avec les habitants du quartier et la participation des élus et des représentants des organisations et associations locales.

Sources d'information

Enquêtes de terrain. Recensement Général de la Population

Pertinence de l'étude

Cette étude permet à la population d'exprimer ses besoins en déplacement et de discuter avec les acteurs (y compris les décideurs) les possibles décisions.

Pertinence de la méthodologie

Méthode pertinente pour détecter des besoins et de parvenir à des propositions validées conjointement. Des limites méthodologiques ressenties dans la quantification des besoins.

Remarques

Certaines propositions émises nécessiteraient une quantification pour préciser l'ampleur de la demande formulée et pour déterminer avec plus de précisions les services à mettre en place (fréquences, horaires, capacité des unités...). Dans l'étude il est préconiser de conduire une enquête quantitative auprès des ménages, comme celle qui a été menée à Saint-Etienne par l'Observatoire Social de Lyon.

Document de référence : Quartier de Montreynaud. Approfondissement des besoins en transports. Rapport de synthèse des entretiens réalisés avec des représentants de structures implantées sur le quartier

Année : 2002

Agglomération : Saint-Etienne

Territoire concerné : Quartier de Montreynaud

Description du territoire

Quartier prioritaire de la politique de la ville.

Commanditaire de l'étude

Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

Souhait du commanditaire :

Actualisation et approfondissement de la connaissance des besoins en transport du quartier Montreynaud classé en GVP pour la période 2000-2006.

Etude élaborée par :

OBSERVATOIRE SOCIAL DE LYON.

Objectifs :

* Evaluer le degré de satisfaction des habitants vis-à-vis des améliorations apportées par le SIOTAS et la STAS
* Identifier d'éventuels besoins en déplacements apparus depuis 1997.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Actualisation de l'enquête qualitative conduite en 1997 (cf. fiche No 4) auprès des personnes-ressource.
Application de la même méthodologie pour évaluer les améliorations apportées depuis 1997 et pour déceler de possibles nouveaux besoins.
2) Données : grille d'entretien élaborée à partir de la trame de questionnaire établie par le groupe GVP-déplacements.
Les entretiens semi-directifs ont été réalisés en essayant de réouvert les mêmes personnes ou organismes contactés lors de la première enquête (8 personnes sur 21 ont été retrouvées).
Données sur les TC collectées auprès de l'exploitant du réseau.
3) Développement : les thèmes proposés par le groupe GPV-déplacements comporte :
a) évaluation des améliorations apportées depuis 1997,
b) les déplacements actuels : tous modes internes au quartier, le dimanche, en voiture particulière,
d) l'état et la localisation des arrêts de bus,
e) l'intérêt d'uns desserte TC depuis ou vers l'Est
f) les besoins en transport des associations.
4) Synthèse : autour des évaluations et des thèmes abordés au cour de l'enquête.

Sources d'information

Enquêtes de terrain. Exploitant réseau TC

Pertinence de l'étude

Cette étude rend possible le suivi de la perception par la population des améliorations introduites et la connaissance des besoins exprimés.

Pertinence de la méthodologie

Méthodologie pertinente pour connaître des besoins exprimés par la population et évaluer les améliorations introduites à partir de la connaissance et la validation des demandes formulées par les acteurs.

Remarques

Il est précisé que les informations transmises par les personnes-ressource peuvent s'avérer inexactes. En effet, leur perception des déplacements et des transports sur le quartier dépendent des leurs pratiques spécifiques mais aussi de ce qu'elles entendent des habitants.

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

No fiche : 28

Document de référence : Grand Projet Urbain de Vénissieux : volet transport. Document final

Année : 1994

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Commune de Vénissieux

Description du territoire

Toute la commune en général et le secteurs des Minguettes en particulier

Commanditaire de l'étude

SYTRAL

Souhait du commanditaire :

Développer le volet transport du GPU de Vénissieux

Etude élaborée par :

RISACHER et J.M. LHOMET. SEMALY, participation de l'agence d'Urbanisme de Lyon

Objectifs :

* Situer les Minguettes dans le marché global des transports du sud-est de l'agglomération et par rapport au réseau correspondant.
* Faire le point sur les projets envisagés.
* Proposer et comparer des scénarios pour améliorer la desserte de Vénissieux-Les Minguettes.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Analyse des données afin de définir des scénarios visant à améliorer la desserte.
2) Données : sur la population, la dynamique urbaine et les transport en commun.
3) Outils : données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
Construction des scénarios à partir des différentes possibilités d'aménagements et améliorations de la desserte TC, tout en tenant compte l'évolution urbaine.
4) Développement : suivant trois phases :
a) la dynamique urbaine. La population, les caractéristiques des ménages, l'emploi et les activités.
Cette phase se termine par une synthèse et par la vision prospective de l'évolution urbaine
b) l'offre et la demande actuelles. La couverture géographique de l'offre actuelle et une analyse des temps de déplacements par itinéraire.
La demande est concentrée sur l'usage du service par ligne et par secteurs.
c) proposition et comparaison de scénarios. Le cœur de l'étude.
Au total 5 scénarios de développement de l'offre TC sont proposés et comparés. Les horizons retenus correspondent aux années 2000 et 2010.
Dans la construction des scénarios, aux possibilités des opérations concernant l'offre (ligne de métro, axes de réseau) sont rajoutés les facteurs population et emploi.
Les coûts d'investissement e les principes d'exploitations sont également pris en compte dans l'évaluation comparative.
5) Synthèse : élaborée par phase de l'étude. Une conclusion de l'étude est présentée dans la fin du document

Sources d'information

INSEE, Agence d'urbanisme de LYON, exploitant réseau TC

Pertinence de l'étude

Les éléments de diagnostic sont choisis en fonction des besoins pour définir les scénarios. Etude très technique orientée vers une simulation de l'offre suivant les principales orientations d'opération

Pertinence de la méthodologie

Adaptée à la prospection technique, ce volet transport dans le GPU de Vénissieux ne tient pas compte des besoins de la population

Remarques

Document de référence : Etude des déplacements sur la commune de Bron : rapport de synthèse

Année : 1990

Agglomération : Lyon

Territoire concerné : Commune de Bron

Description du territoire

Toute la commune est concernée par l'étude

Commanditaire de l'étude

Ville de Bron

Souhait du commanditaire :

Répondre aux priorités sur la circulation et les déplacements dégagées des concertations avec la population et les associations.

Etude élaborée par :

SYTRAL, DDE DU RHONE, CETE LYON, CONSEIL GENERAL DU RHONE.

Objectifs :

* Faire un état des lieux de la circulation et des déplacements urbains.
* Proposer des orientations d'action suivant les priorités dégagées d'après les concertations :
  a) rejeter le transit en liaison avec les prolongements du boulevard urbain est en redonnant aux voies un fonctionnement urbain.
  b) Donner la priorité à la desserte des TC et au renforcement de la sécurité des usagers et des piétons.

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Pré-opérationnelle. Actions et propositions énoncées

Type de Méthodologie :

Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Collecte et analyse de données existantes, en partant d'un cadrage général.
Le diagnostic tient compte des priorités définies par le commanditaire.
2) Données : sur la population, l'habitat, les déplacements, les axes routiers et les accidents de la route.
3) Outils : données présentées sous forme de tableaux, graphes et cartes.
4) Développement : suivant trois volets :
a) caractéristiques générales et le développement urbain. Population, habitat, équipements collectifs, centres commerciaux, activités économiques et les principaux axes de circulation sont abordés dans l'analyse de la situation actuelle.
Le développement urbain reprend les opérations sur l'habitat
b) les déplacements à Bron en termes de pratiques et d'usage des lignes TC traversant le périmètre d'étude.
Analyse des résultats des enquêtes ménages et des enquêtes et autres questionnaires de l'exploitant TC
c) la circulation générale et la sécurité routière. Analyse des comptages sur le trafic des axes et de l'accidentologie
5) Synthèse : en fonctions des principales conclusions de chaque volet, des propositions d'opérations à mettre en place sont effectuées.
Elles concernent des opérations sur les axes routiers et des changements dans l'offre TC (extensions, ouverture ou suppression de lignes, changements ou aménagements d'arrêts…)

Sources d'information

Enquêtes ménages, INSEE, Comptages routiers (simulation DAVIS), sécurité routière

Pertinence de l'étude

Utilisations des données existantes pour confirmer les priorités formulées par la ville de Bron. L'étude vise les grandes opérations urbaines.

Pertinence de la méthodologie

L'approche générale sur les problèmes de circulation ne permet pas de déceler les besoins exprimés par les habitants.

Remarques

Document de référence : Etude sur l'adaptation innovante entre demande et offre de transport dans les quartiers d'habitat social de Saint-Etienne. Bilan de l'expérimentation sur la desserte du quartier Séverine

Année : 1998

Agglomération : Saint-Etienne

Territoire concerné : Quartier d'habitat social Séverine

Description du territoire

Quartier ayant fait l'objet d'une expérimentation de nouvelles offres TC à partir d'un diagnostic où des besoins ont été exprimés.

Commanditaire de l'étude

SIOTAS

Souhait du commanditaire :

Connaître les évolutions opérées à partir de la mise en place de solutions expérimentales de desserte dans le quart Séverine.

Etude élaborée par :

HARZO, C. COUTY, F. GUERIN, C. RICHARD, F.
Observatoire Social de Lyon, Beture Conseil

Objectifs :

* Etablir le bilan général de la phase de suivi et de validation de l'expérimentation de desserte mise en place après avoir consulté les acteurs concernés (habitants, associations)

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Connaissance

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (avec itération)

Description de la méthodologie :

1) Reprise des éléments du diagnostic réalisé au début de l'expérience. Bilan réalisé en fonction de la méthodologie de suivi de l'expérimentation. Enquêtes de terrain auprès des acteurs concernés.
2) Données : statistiques de validation de titres sur la ligne TC modifiée, réunions avec les habitants et les personnes-ressource. Contacts réguliers avec le chef de projet du quartier, nouvelle enquête auprès des ménages.
3) Outils : grille de questionnaire pour la nouvelle enquête ménage. La moitié de l'échantillon avait déjà été interrogée dans la conduite du diagnostic.
Ceci permet de comparer les prévisions de comportement modal en cas de mise en place du scénario choisi (cf. fiche No 4) et les comportements modaux réels.
4) Développement : après avoir exposé le contexte de l'étude de bilan, l'étude est présentée en deux parties :
a) impact du changement de l'offre de transport en commun. Volumes de fréquentation avant et après l'expérimentation, les effets sur la part de marché dans les déplacements modaux, la perception du degré de satisfaction des changements.
b) usages actuel de la ligne modifiée. Profil des usagers et des comportements modaux, les différents titres utilisés et les problèmes soulevés par l'enquête de terrain
5) Synthèse : la conclusion expose les résultats autour des habitants et la nouvelle offre transport.

Sources d'information

Enquêtes de terrain, acteurs locaux, exploitant TC

Pertinence de l'étude

L'étude se réalise dans des phases différentes de diagnostic, choix de solutions, expérimentation, évaluation. La population jouant l'un des principaux rôles.

Pertinence de la méthodologie

Méthodologie de consultation-concertation, avec des enquêtes successives auprès des habitants et les acteurs locaux. Le bilan de suivi constitue la phase finale de l'étude.

Remarques

Le bilan constitue une procédure pour pouvoir décider la pérennité, la suppression ou la modification des expérimentations. Etant donné l'attitude active des habitants du quartier, des suivis et des évaluations régulières sollicitant leur participation pourrait devenir un outil courant pour tester des solutions spécifiques.

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

Document de référence : Les déplacements dans les quartiers défavorisés : L'Argonne-La Source à Orléans

Année : 1993

Agglomération : Orléans

Territoire concerné : 2 quartiers DSU de l'agglomération orléanaise.

Description du territoire

L'Argonne et La source sont des quartiers inscrits au programme DSU

Commanditaire de l'étude

Direction Régionale de l'Equipement du Centre

Souhait du commanditaire :

Approfondir la connaissance sur le terrain de la corrélation entre exclusion socio-spatiale et déplacements

Etude élaborée par :

GUEDEZ, Annie, GERARD, X. et NOCQUET, M. Maison des sciences de la ville. Université de Tours

Objectifs :

* Apprécier les attentes des habitants sur tous les aspects des besoins de déplacement, quel que soit le mode utilisé et de situer les transports dans le processus d'exclusion du quartier
* Dégager, à partir des réactions des habitants, des orientations méritant d'être développées
* Mettre en place une méthodologie qui soit expérimentée prioritairement sur deux quartiers d'Orléans, avant d'étendre la démarche à d'autres quartiers de la région Centre

Type d'étude :

Sectoriel

Orientation du diagnostic :

Recherche scientifique

Type de Méthodologie :

Enquêtes, consultation, analyse (sans itération)

Description de la méthodologie :

1) Enquête qualitative conduite dans les deux quartiers sociaux. Observations de terrain.
Accompagnement des personnes dans ses déplacements quotidiens ("balades urbaines")
2) Données : collectées auprès de la population des quartiers, des représentants des associations et des conducteurs et contrôleurs des bus.
3) Outils : Elaboration de grilles d'entretiens pour collecter les données qualitatives.
Réalisation de "balades urbaines" avec des habitants du quartier.
Observations et entretiens informels à l'intérieur du quartier.
4) Développement : les données recueillies ont été découpées transversalement pour en effectuer une analyse thématique :
a) Les quartiers étudiés et la nature de l'exclusion suivant quatre aspects : rapport au centre ville, relations périphériques, relations dans le quartier, sentiment d'exclusion
b) Les moyens de déplacements individuels : marche à pied, vélo et automobile
c) Les transports collectifs : l'offre, les conditions et pratiques d'utilisation. La tarification, la sécurité, l'accessibilité et l'image de l'exploitant.
5) Synthèse : par groupe thématique, en insistant sur les sentiments d'exclusion et d'isolement perçus, sur l'intensité et l'images des déplacements individuels et sur les besoins et attentes en matière de transport en commun.

Sources d'information

Enquêtes de terrain. Exploitant TC

Pertinence de l'étude

Recherche axée sur la connaissance des pratiques et besoins de déplacements de la population. Elle permet à la population d'exprimer ses besoins en déplacement et de le vérifier par la démarche méthodologique

Pertinence de la méthodologie

L'approche qualitative s'avère intéressant car elle s'appuie à la fois sur des entretiens et sur l'accompagnement des déplacements. Ces "balades" sont réalisées aussi bien avec des personnes interrogées qu'avec des personnes non interrogées.

Remarques

Cette expérience a été complétée, à la demande du même commanditaire, par des enquêtes quantitatives sur les déplacements (cf. fiche No 35) Ce type d'enquête exige une bonne connaissance du terrain et implique se faire accepter par les habitants des quartiers.

Fiches exemples d'études comportant des diagnostics transports déplacements

No fiche : 35

Document de référence : Les déplacements dans les quartiers défavorisés de l'agglomération Orléanaise	**Année :** 1994
Agglomération : Orléans	**Territoire concerné :** 3 quartiers DSU de l'agglomération orléanaise.

Description du territoire

Les quartiers concernés sont l'Argonne, La Source et Les Salmoneries. Les deux premiers ont été l'objet d'une enquête qualitative réalisée dans une phase précédente.

Commanditaire de l'étude Direction Régionale de l'Equipement du Centre	**Souhait du commanditaire :** Compléter le dispositif expérimental par une étude statistique.
Etude élaborée par : GUEDEZ, Annie. Maison des sciences de la ville. Université de Tours	**Objectifs :** * Vérifier les conclusions de l'étude qualitative * Fournir aux décideurs des chiffres clés permettant de saisir les particularités des quartiers étudiés et pouvoir les comparer.

Type d'étude : Sectoriel	**Orientation du diagnostic :** Recherche scientifique	**Type de Méthodologie :** Analyse de données

Description de la méthodologie :

1) Enquête quantitative, analyse statistique. Un troisième quartier a été ajouté aux deux premiers étudiés par l'enquête qualitative.
L'objectif est voir dans quelle mesure on pouvait généraliser sans approche qualitative préalable le recours à la seule instrumentation statistique.
2) Données : collectées auprès de la population des quartiers.
3) Outils : Elaboration d'un questionnaire fermé (questions alternatives ou à choix multiples), complété par deux questions ouvertes pour compléter les informations données.
4) Développement : les résultats des enquêtes a té présentée par quartier suivant un schéma thématique commun :
a) Présentation générale du quartier (cadre bâti, population, services, problèmes particuliers)
b) Analyse des données : identification des répondants, insertion dans le quartier, déplacements dans le quartier, déplacements hors quartier et les transports en commun.
5) Synthèse : des résumés sont effectués par thème et une synthèse transversale est exposée en tant que conclusion.
Cette synthèse comporte à la fois des éléments thématiques (par rapport à l'exclusion sociale et spatiale) et sur des enseignements méthodologiques
(enquêtes quantitatives seules ou complémentarité des deux types d'enquêtes ?)

Sources d'information Enquêtes de terrain. RGP	**Pertinence de l'étude** Recherche complémentaire permettant de vérifier les aspects méthodologiques et la connaissance sur les pratiques de déplacement	**Pertinence de la méthodologie** La méthodologie adoptée permet de confirmer les conclusions des enquêtes qualitatives et les limites des seules enquêtes quantitatives pour déceler des besoins en déplacements.

Remarques

Les questionnaires se sont déroulés sans difficultés majeures dans les deux quartiers où l'enquête qualitative avait été conduite. En revanche, un certain nombre de problèmes a été rencontré dans le quartier Les Salmoneries (manifestation d'hostilité et de refus de réponse).
Ces problèmes s'expliqueraient à la fois par les conditions sociales du quartier et par le manque de préparation des habitants à l'enquête, préparation obtenue dans les deux autres quartiers grâce à l'approche qualitative.
Une complémentarité qualitatif-quantitatif est préconisée pour obtenir des données plus riches et fiables.

Annexe 3. Variables recensées

Le tableau général, est constitué par 11 colonnes, et présente une compilation de 107 indicateurs et/ou variables sur les services à la mobilité, dont 51 sont issus des études et diagnostics et 56 correspondent aux apports méthodologiques et de recherche.

L'importante proportion d'indicateurs et/ou variables issus des recherches et des apports méthodologiques témoigne de la nécessité d'explorer d'autres pistes thématiques et méthodologiques pour des diagnostics commandés par les acteurs politiques et institutionnels.

Les colonnes du tableau sont les suivantes :

1. No Indic (Numéro de l'indicateur). Correspond à un chiffre permettant de donner une identité unique à l'indicateur. Il est irremplaçable et n'admet pas de doublons. Lorsqu'un indicateur est effacé, le numéro qui l'identifié devient inutilisable. Ce numéro n'implique pas un classement hiérarchique des indicateurs.

2. Indicateur ou variable. Il s'agit de la définition ou de la description plus courante de l'indicateur ou de la variable[53].

3. Domaine (thématique). Cette colonne permet de classer les variables. Le domaine est en rapport avec le type de problématique étudiée. Il est proposé quatre domaines thématiques :

> **Déplacements et mobilité**. Concerne les pratiques et les caractéristiques de déplacement de la population.
> **Déplacements et transport**. Il est en rapport avec l'offre de transport et de leurs services, ainsi que les conditions de l'infrastructure existante (réseau viaire par exemple)
> **Socio-économique**. Regroupe les indicateurs liés aux conditions économiques de la population étudiée (revenus, emploi, chômage)
> **Socio-démographique**. Se rapporte à la structure de la population étudiée (nombre, sexe, âge.)

4. Phase diagnostic. Cette entrée permet de classer les variables en fonction de leur utilisation dans les diagnostics. Cinq phases du diagnostic ont été définies :

> **Cadrage.** Concerne les éléments de connaissance pouvant caractériser le territoire, la population ou la problématique étudiée.
>
> **Offre des services à la mobilité.** Ce sont les variables d'offre dans le sens large des services à la mobilité. Il comprend les infrastructures, les services, la tarification, la communication …..
>
> **Demande / usage des services à la mobilité.** Se rapporte à l'utilisation des services : mobilité, montées et descentes, flux origine-destination, fréquentations…
>
> **Besoins en service à la mobilité.** Indicateurs ou analyses qui permettent de découvrir la demande latente ou non exprimée, les attentes, les besoins, les pratiques de déplacements autres que celles données par les enquêtes de

[53] Il est irremplaçable et n'admet pas de doublons.

déplacements classiques (ex. besoins de desserte spécifique, évaluations qualitatives des services …).

Interface offre-demandes et besoins. Il s'agit des approches qui tentent de mettre en rapport les aspects de l'offre, de la demande et les besoins. Dans cette phase, un certain nombre d'indicateurs qualitatifs sur la perception de l'offre pourrait être intégré (par exemple, le degré d'adéquation entre offre et demande de transport collectif)

5. Type d'indicateur. Il peut s'agir d'indicateurs quantitatifs ou qualitatifs.

6. Objectif (de l'indicateur.) Formulé en fonction de la perception de son usage.

7. Mesure. Unité de mesure de l'indicateur (habitants, densité, etc.)

8. Échelle (territoriale) Il peut s'agir du quartier, de la commune, de l'agglomération ou d'une partie d'agglomération.

9. Source d'information. Organisme où les données concernant l'indicateur peuvent être obtenues.

10. Collecte de l'information. Il peut s'agir de données disponibles (INSEE, documents, exploitants de transports), nécessitant parfois des calculs complémentaires.

11. Remarques. Sur l'utilisation de l'indicateur, seul ou en rapport avec d'autres indicateurs.

Annexe No 3
Indicateurs et/variables recensés et préconisés

No ind	Description de l'indicateur	Domaine	Phase diagnostic	Type d'indicateur	Objectif de son utilisation	Mesure	Echelle	Source d'information	Collecte d'information	Remarques
55	Superficie du quartier	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Déterminer la taille des quartiers prioritaires et les comparer entre eux.	hectare	Quartier	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Les quartiers prioritaires ne possèdent pas une similitude concernant la superficie sur laquelle ils s'étendent. Cela montre non seulement la diversité des opérations urbanistiques, mais également la diversité de situations que l'on peut y retrouver.
47	Population totale	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Quantifier ou estimer la population concernée par le diagnostic	Nombre d'habitants	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Donnée de cadrage. Permet de connaître ou estimer la population concernée
14	Distance du centre du quartier au centre de l'agglomération	Déplacements et transport	Cadrage	Quantitatif	Comparer les localisations des quartiers par rapport au centre de l'agglomération	Distance en km (à vol d'oiseau) entre ce qui peut être considéré comme le centre du quartier et le lieu symbolisant le centre de l'agglomération	Quartier, Agglomération	Cartes IGN, Plans de Ville.	Indicateur à calculer	Mis en rapport avec les temps de déplacement, cet indicateur permet de comparer le degré de proximité spatio-temporel des quartiers. En plus du centre de l'agglomération, des calculs similaires peuvent être réalisés par rapport aux pôles d'activités génératrices de déplacements (zones industrielles, centres hospitaliers, centres d'études supérieurs, centres commerciaux…)
106	Distance entre le centre du quartier et le principal et plus proche nœud de correspondances des transports en commun de l'agglomération, à pied	Déplacements et transport	Cadrage	Quantitatif	Evaluer l'accessibilité moyenne à pied, au réseau des transports en commun de l'agglomération	Distance en km (à vol d'oiseau) entre ce qui peut être considéré comme le centre du quartier et le point de correspondance	Quartier	Cartes IGN, Plans de Ville.	Indicateur à calculer	Le nœud de correspondance d'agglomération peut correspondre, selon les villes à des points forts de correspondances bus-bus, bus-tramway ou bus-métro et éventuellement bus-métro-fer.
107	Temps d'accès du centre depuis le quartier jusqu'au principal pôle d'échange multi-modal TC le plus proche	Déplacements et transport	Cadrage	Quantitatif	Evaluer l'accessibilité temporelle en transports en commun au plus proche pôle d'échange multi-modal TC d'agglomération.	Temps en minutes, calculé par l'utilisation des fiches horaires (et trajectoires des lignes de TC indiquées)	Quartier	Exploitant du réseau	Donnée à dégager en fonction des fiches commerciales du réseau (à défaut, demander à l'exploitant).	Le pôle d'échange multi-modal TC peut être entendu comme une sorte de plate-forme offrant une combinaison minimale des principaux modes de TC (bus, tramway, métro, fer, taxi)
48	Part de la population quartier/ Commune; agglomération	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Comparer l'importance du périmètre ou quartiers étudiés par rapport à la Commune ou à l'agglomération	% (population quartier / population commune -ou agglomération- X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Complément de calcul. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	La comparaison des quartiers permet de déterminer le poids des quartiers dans la commune ou dans l'agglomération.
56	Densité de population à l'hectare par quartier	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Déterminer la répartition des habitants des quartiers par rapport à la superficie	population / superficie (nombre d'habitants à l'hectare)	Quartier	INSEE	Disponible. Complément de calcul. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	La densité est un indicateur permettant de relativiser la qualité des services. On peut le croiser avec d'autres indicateurs tels que le nombre d'arrêts dans le quartier.
50	Part de la population de moins de 20 ans	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Connaître la part de la population jeune résidant dans les quartiers prioritaires.	% (population de moins de 20 ans / population du quartier X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Donnée de cadrage. A rapporter avec d'autres données socio-économiques. Les jeunes des quartiers prioritaires de la ville représentent souvent une part importante des résidents. Ils se trouvent fréquemment dans une situation de captivité par rapport aux transports en commun.
51	Part de la population de plus de 75 ans	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-démographiques pouvant influencer la mobilité de la population	% (population de plus de 75 ans / population du quartier X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Donnée de cadrage. A rapporter avec d'autres données socio-économiques. Les personnes âgées se trouvent souvent dans une situation de mobilité réduite et peuvent générer des demandes spécifiques de transport hors TC
49	Taille des ménages moyenne	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Connaître la quantité moyenne de personnes par ménage dans le périmètre d'étude pour préciser les évolution sociales et les besoins qui en découlent	Moyenne du nombre de personnes/ménage (moyenne par quartier)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Donnée de cadrage. A rapporter avec d'autres données socio-économiques. Ventilé en 60.
60	Nombre de personnes par ménage	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Connaître des caractéristiques démographiques pouvant influencer la mobilité de la population	Nombre de personnes par ménage et moyenne par quartier	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	A rapprocher de la moyenne en 49.
65	Nombre de famille nombreuses	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les caractéristiques démographiques pouvant influencer la mobilité de la population	Nombre de familles nombreuses. Part de fam. Nombreuses (3 enfants et +) : nombre fam nomb / total de ménages X 100	Commune, Agglomération	INSEE, Observatoires de quartier (Rhône Alpes). CAF et autres caisses d'affiliation	Il faut un traitement spécifique de l'INSEE à la demande de la DRE. A négocier auprès des caisses locales	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité
54	Taux de logement HLM	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Percevoir l'importance des logements sociaux dans les quartiers étudiés	% (total de logements HLM / total de logements du quartier X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Donnée de cadrage. A rapporter avec d'autres données socio-économiques.
68	Taux d'illettrisme de la population	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques de précarité pouvant influencer la mobilité de la population	% (population de plus 18 ans ne sachant pas lire et écrire / population total X 100)	Quartier	Enquêtes de terrain ; associations locales		Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité
61	Répartition des catégories socio-professionnelles de la population	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	Nombre de personnes (ou pourcentage) par catégorie socioprofessionnelle	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques
44	Taux d'actifs occupés employés et ouvriers	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	% (total des actifs occupés employés et ouvriers / population active X100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Il s'agit de déceler le niveau de représentation des ouvriers et des employés parmi la population active des quartiers prioritaires de la ville. En général, ces deux catégories sont prédominantes dans ces espaces-là.
67	Jeunes de moins de 20 ans qui travaillent	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	% (population employée âgée de moins de 20 ans / population active employée X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Croisement âge/population active	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité
42	Taux de chômage	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	% (population au chômage / population active X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Cet indicateur s'avère important lors de l'analyse de la mobilité. Il peut devenir un élément de choix pour les enquêtes de terrain, surtout lorsque l'on souhaite approfondir les besoins et les pratiques de déplacement de cette tranche de la population. Des informations complémentaires peuvent être collectées auprès des agences locales pour l'emploi. Il est recommandé de comparer par exemple les bénéficiaires de tarification sociale avec le nombre de demandeurs d'emploi (fichier ANPE)
43	Taux de chômage des 15-24 ans	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Connaître l'importance du chômage des jeunes. Montrer des caractéristiques socio-économiques pouvant affecter leur mobilité.	% (total de chômeurs de 15-24 ans / total de chômeurs X100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Disponible. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Cet indicateur s'avère important lors de l'analyse de la mobilité. Il peut devenir un élément de choix pour les enquêtes de terrain, surtout lorsque l'on souhaite approfondir les besoins et les pratiques de déplacement de cette tranche de la population. Des informations complémentaires peuvent être collectées auprès des agences locales pour l'emploi. Il est recommandé de comparer par exemple les bénéficiaires de tarification sociale avec le nombre de demandeurs d'emploi (fichier ANPE)
45	Revenu de ménages	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	Moyenne en euros (francs) des revenus par quartier	Quartier, Agglomération	INSEE ; fichier DGI/IRCOM	Disponible.	Donnée de cadrage. Croisé avec d'autres indicateurs, il permet de vérifier des caractéristiques socio-économiques de la population étudiée.
102	Revenu moyen par foyer fiscal	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	en € *(donnée fournie directement par le fichier IRCOM (impôt sur le revenu des communes de France - Direction Générale de Impôts)*	Commune	DGI - fichier IRCOM	info disponible sur CDRom	
103	Revenu par unité de consommation	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	en € *(donnée fournie directement par la CAF sur la base de calculs entre ses services et l'INSEE)*	Commune	CAF	disponible auprès CAF d'après calculs sur bases INSEE	
62	Part de foyers non imposables	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	% (nombre de foyers non imposables / total de foyers X 100)	Commune, Agglomération	INSEE, Observatoires de quartier (Rhône Alpes)	Il faut un traitement spécifique de l'INSEE à la demande de la DRE	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité
63	Nombre de RMIstes	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	Nombre de RMIstes	Commune, Agglomération	INSEE, Observatoires de quartier (Rhône Alpes), CAF et autres caisses d'affiliation	Il faut un traitement spécifique de l'INSEE à la demande de la DRE. A négocier auprès des caisses locales	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité

Annexe No 3
Indicateurs et/variables recensés et préconisés

No ind	Description de l'indicateur	Domaine	Phase diagnostic	Type d'indicateur	Objectif de son utilisation	Mesure	Echelle	Source d'information	Collecte d'information	Remarques
57	Nombre de captifs financiers	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	addition du nombre de: demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RMI, personnes en Contrat emploi-solidarité (CES), pers. en stage d'insertion ou de formation, pers. âgées percevant le Fonds National de Solidarité.	Agglomération	ANPE. Mission Locale. Ministère de l'Emploi. CAF et autres caisses d'affiliation	Données non disponibles devant être collectées auprès des différentes sources	
64	Nombre et part de ménages bénéficiaires de l'allocation parents isolés	Socio-démographique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	Nombre de ménages. Part (%) = (nombre de bénéficiaires de l'allocation parents isolés / total de ménages X 100)	Commune, Agglomération	INSEE, Observatoires de quartier (Rhône Alpes). CAF et autres caisses d'affiliation	Il faut un traitement spécifique de l'INSEE à la demande de la DRE. A négocier auprès des caisses locales	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité
66	Taux de ménages pouvant bénéficier du prêt 0%	Socio-économique	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population dont la mobilité est contrainte ou susceptible d'être affectée pour des motifs financiers	% (nombre de ménages bénéficiaires du prêt 0% / total de ménages X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	DDE / DRE	Information à négocier auprès des organismes concernés	Donnée de cadrage à rapporter avec d'autres indicateurs démographiques et socio-économiques. Cet indicateur permet de cerner les conditions de précarité pouvant affecter la mobilité
89	Nombre théorique d'ayants droits aux tarifications sociales	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Estimer la population concernée par le type de tarification sociale	Nombre de personnes concernées par le type de tarification sociale (demandeurs d'emploi, RMIstes, personnes âgées…)	Agglomération	INSEE, CAF, missions locales	Traitement spécifique RGP ou autres sources. Exploitant ?	Il faut connaître auparavant les critères d'accès à la tarification sociale.
1	Taux de motorisation des ménages	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	Nombre de véhicules/ ménage (moyenne par quartier) ventilation par INSEE et nombre moyen par enquête ménage	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE ; Enquête ménage	Disponible	Indicateur à prendre en compte lors de l'analyse des caractéristiques des déplacements et des caractéristiques socio-économiques de la population.
2	Part de ménages non motorisés	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Evaluer la captivité potentielle des habitants et la demande potentielle de transports en commun par les ménages	% (total de ménages n'ayant pas de voiture particulière / total de ménages X par 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Attention : il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Rapporté avec la taille de ménage, cet indicateur peut donner une estimation des captifs absolus des transports en commun. Une analyse plus approfondie doit être faite sur les distances que les habitants du quartier doivent parcourir à pied afin d'accéder aux transport en commun. Les sociétés de transport urbain réalisent souvent des enquêtes s'inspirant sur le modèle du CETE. Elles peuvent rendre une idée des comportements de déplacements des ménages.
3	Part de ménages ayant au moins 1 véhicule particulier	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	% (total de ménages ayant au moins 1 voiture particulière / total de ménages X par 100)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE	Attention : il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	Rapporté avec la taille du ménage, cet indicateur peut donner une estimation des captifs potentiels des transport en commun. Il s'agirait des personnes ne pouvant pas utiliser la voiture particulière quotidiennement.
58	Taux de motorisation des ménages suivant leurs niveaux de revenus	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	Nombre de véhicules par tranches de revenus du ménage (moyenne par quartier)	Quartier, Commune, Agglomération	DGI/IRCOM		Cette double entrée permet de mieux cerner les captifs des transports collectifs ou les exclus potentiels à tout déplacement motorisé
59	Taux de motorisation des ménages suivant l'âge des personnes motorisées	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Connaître les spécificités socio-économiques pouvant influencer la mobilité de la population	Nombre de véhicules par tranche d'âge des personnes du ménage (moyenne par quartier)	Quartier, Commune, Agglomération	INSEE, Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Cette double entrée permet de mieux cerner les captifs des transports collectifs ou les exclus potentiels à tout déplacement motorisé
39	Résidents de la commune ne sortant pas de celle-ci pour le motif travail	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Déterminer le poids des résidents ayant une mobilité intra-communale par rapport à la population de la commune	% (total personnes travaillant dans la commune / population commune X 100)	Commune	INSEE	Disponible dans les recensements de population. Il peut exister un problème général des découpages IRIS pour les quartiers	L'utilisation de ces données doivent souvent faire l'objet d'enquêtes sur le terrain afin de vérifier les comportements de déplacement de la population.
40	Part des déplacements internes au DSU pour des motifs travail	Déplacements et mobilité	Cadrage	Quantitatif	Mesurer la part des déplacements à l'intérieur du DSU dans l'ensemble des déplacements effectués par les résidents	% (déplacements dans le quartier pour motif emploi / total déplacements X100)	Quartier	Enquête Ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Cet indicateur permet de déterminer l'importance de la mobilité à l'intérieur du quartier. A rapporter avec les équipements existants et avec l'analyse des motifs des déplacements. Les découpages de l'enquête ménage peuvent ne pas coïncider avec ceux des quartiers DSU. L'utilisation des données doivent souvent faire l'objet d'enquêtes sur le terrain afin de vérifier les comportements de déplacement de la population.
104	Nombre et type d'accidents sur les voiries	Déplacements et transport	Cadrage	Quantitatif	Localiser les voiries à sécuriser	nombre d'accidents par tronçons de voirie ou repérage spatial des points noirs	Enquêtes de terrain	DDE/CDES/ police nationale	Un traitement supplémentaire peut s'avérer nécessaire	
16	Nombre de lignes TC desservant le quartier	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Déterminer l'importance de la desserte des TC dans le quartier	Nombre de lignes de TC	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	Indicateur à analyser en fonction de l'évolution dans le temps. A rapporter avec la distance au centre, la population et la taille du quartier. La distribution spatiale des arrêts dans le quartier et dans les environs apportent des éléments complémentaires dans l'analyse de l'offre des TC
17	Nombre des lignes TC desservant l'intérieur du quartier	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Déterminer l'importance de la desserte des TC dans le quartier	Nombre de lignes de TC	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Complément de calcul.	Indicateur à analyser en fonction de l'évolution dans le temps. Le mettre en rapport avec la distance au centre, la population et la taille du quartier. Un soutien cartographique permet de mieux cerner l'importance de la desserte dans les quartiers étudiés.
18	Nombre de lignes TC en frange de quartier	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Déterminer l'importance de la desserte des TC dans le quartier	Nombre de lignes de TC	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Complément de calcul.	Indicateur à analyser en fonction de l'évolution dans le temps. Le mettre en rapport avec la distance au centre, la population et la taille du quartier. Un soutien cartographique permet de mieux cerner l'importance de la desserte dans les quartiers étudiés.
115	Nombre de lignes TC assurant, sans correspondance, la desserte du centre de l'agglomération ou d'un pôle de correspondance multimodale	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la qualité de l'accessibilité des centralités et des opportunités de diffusion de déplacements	deux chiffres mettant en relation le nombre de lignes directes à destination du centre (ou du point multimodal) et le nombre total de lignes desservant le quartier	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	
19	Nombre de destinations assurées par les TC dans le quartier	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Déterminer les choix directionnels des lignes TC desservant le quartier.	Nombre de directions différentes des lignes	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	On peut comparer le nombre lignes et celui de directions assurées. Le tracé de la ligne sur carte permet de voir la direction et les zones d'activités traversées.
20	Nombre de passages TC quotidiens jours ouvrables	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Analyser l'intensité de l'offre des TC les jours ouvrables.	nombre de services par jour	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	Cet indicateur est à mettre en rapport avec la localisation et le type du quartier. Les séries historiques permettent de percevoir l'évolution du service en fonction des changements spatiaux (nouvelles voies, structure lourde de transport -métro, tram)
21	Nombre de passages TC après 21 heures jour ouvrable	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Analyser l'intensité de l'offre des TC les jours ouvrables en soirée	Nombre de services par jour après 21 h	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	Cet indicateur permet de percevoir la qualité de la desserte en soirée. Son analyse est faite par rapport aux autres quartiers et suivant le services pendant la journée. Les enquêtes de terrain apportent d'autres éléments permettant de déceler le niveau de satisfaction des besoins en déplacement en soirée, vers ou au départ du quartier
22	Nombre de passages le dimanche	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Analyser l'intensité de l'offre les dimanches et jours fériés	Nombre de services par jour chaque dimanche et jour férié	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	A comparer avec la desserte les jours ouvrables et en soirée. Les enquêtes de terrain apportent d'autres éléments permettant de déceler le niveau de satisfaction des besoins en déplacement le dimanche et jours fériés, vers ou au départ du quartier.
23	Amplitude horaire du service des TC	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Apprécier la qualité de l'offre TC dans le quartier pour la desserte des centralités d'agglomération.	Heure du début et heure de la fin de service TC	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	Les amplitudes sont à analyser par ligne de service. Elles ont à rapporter avec la fréquence du service et suivant les types d'heures : heures de pointe, heures creuses, soirée, dimanches. Le croisement avec les montées et descentes permettent d'affiner davantage la qualité de l'offre TC.
32	Fréquence horaire moyenne par période : jour ouvrable (heure de pointe, soirée…), samedi, dimanche, vacances scolaires par rapport à la population	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la qualité de l'offre des TC suivant les lignes desservant les quartiers	Nombre de passage dans les deux sens -à l'heure creuse, heure de pointe, en soirée, les dimanches- X100 / total de population	Quartier, Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants.	L'analyse de la fréquence est à rapporter avec les déplacements de la population suivant l'heure dans laquelle ils ont effectués.
25	Desserte en services quotidiens/ 100 hab.	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la qualité de l'offre de TC par rapport à la population du quartier	(Nombre de service-jour (fréquences aller-retour) X100 / population totale du quartier) Applicable aux services en soirée et/ou les dimanches	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Complément de calcul.	L'étude comparative des quartiers permet de voir les inégalités de la qualité de la desserte des TC. L'analyser également suivant la localisation des quartiers dans l'agglomération et les évolutions dans le temps.

Annexe No 3
Indicateurs et/variables recensés et préconisés

No ind	Description de l'indicateur	Domaine	Phase diagnostic	Type d'indicateur	Objectif de son utilisation	Mesure	Echelle	Source d'information	Collecte d'information	Remarques
35	Nombre de ruptures de charge par rapport aux grands équipements.	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer le nombre de lignes TC requises pour se rendre au point de destination	Nombre de lignes TC empruntées entre un point d'origine et un point de destination	Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Calculs réalisés par modélisation.	Indicateur jouant un rôle important dans le rapport distance-temps des TC. L'analyse est à effectuer en fonction des itinéraires de parcours. Si le réseau change la desserte, une analyse avant et après ce changement permet de déceler les améliorations (ou non) introduites dans le temps.
36	Vitesse commerciale globale et par ligne	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Mesurer les performances des lignes de transport en commun	km/h pour chaque ligne	Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants.	Indicateur calculé régulièrement par les exploitants. Son analyse dans le temps permet de déterminer la variation de la qualité des parcours. Il est conseiller de tenir compte également les temps de parcours entre les heures creuses et les heures de pointe dans l'analyse de la qualité de l'offre. Les flux et l'état de la circulation des axes empruntés par les lignes et les aménagements de sites propres ont une influence directe sur les temps des parcours.
24	Nombre d'arrêts des TC dans le quartier	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Donner des éléments pour évaluer la qualité du service des TC dans le quartier	Nombre d'arrêts dans le quartier	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants	Indicateur à rapporter avec la taille et la densité du quartier, ainsi qu'avec le nombre de montées et descentes par arrêt. Du point de vue spatial, il est important d'évaluer les distances de parcours à pied et la qualité des cheminements piétons (conditions, éclairage, sécurité…)
69	Taux d'arrêts avec des informations sur le réseau TC	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la qualité du service TC en fonction de l'information sur l'accès au réseau de l'agglomération.	% (nombre d'arrêts équipés d'horaire et de plan/ nombre total d'arrêts X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	Exploitants TC.	Si l'information n'est pas à jour, il serait possible de faire de comptages à l'échelle du quartier	
87	Nombre de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite par mode de transport	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les caractéristiques de l'offre de transports pour les personnes à mobilité réduite	Nombre total de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite.	Commune, Agglomération	Exploitant		A rapporter avec le degré d'utilisation des véhicules
88	Nombre de stations et d'arrêts aménagés pour les personnes à mobilité réduite	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les caractéristiques de l'offre de transports pour les personnes à mobilité réduite	Nombre total d'arrêts et de stations.	Commune, Agglomération	Exploitant		A rapporter avec le degré d'utilisation des sites aménagés. Tenir compte également de la distribution spatiale des sites.
100	Taux d'équipement des arrêts en abris bus	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Indiquer le niveau de qualité et de confort de l'offre TC en situation d'attente.	% (nombre d'arrêts équipés/nombre total d'arrêtsX100)	Quartier. Agglomération	Commune ; Exploitant	Disponible.	Indicateur à rapporter avec la taille des quartiers et les caractéristiques de la population. Sa distribution spatiale apporte des éléments pur l'analyse de la qualité
109	Prix du ticket (à l'unité ou issu d'un carnet)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les prix des tickets pour accéder au réseau TC par ticket	Prix en euros (à l'unité, ou prix du carnet / nombre de tickets du carnet)	Agglomération	Exploitant	Disponible.	Indicateur à rapporter avec les prix des autres moyens d'accès au réseau
111	Ecart entre le prix du ticket à l'unité et le prix issu d'un carnet	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les prix des tickets pour accéder au réseau TC par ticket	Prix en euros (à l'unité, ou prix du carnet / nombre de tickets du carnet)	Agglomération	Exploitant	Disponible.	Indicateur à rapporter avec les prix des autres moyens d'accès au réseau
108	Existence ou non de service spécifique de TC (demandeurs d'emploi, personnes âgées…)	Déplacements et transport	Offre	Qualitatif	Mesurer la diversité l'offre en services à la mobilité proposée par les transports en commun.	Oui / non	Quartier. Agglomération	Communes. Exploitants, enquêtes de terrain	Enquête à réaliser auprès des sources d'information.	
112	Prix de l'abonnement tout public par mois	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer le coût de déplacement par l'utilisation du titre de transport le plus redistributif	Prix en euros par mois	Agglomération	Exploitant	Disponible.	
113	Correspondance gratuite	Déplacements et transport	Offre	Qualitatif	Mesurer les coûts supplémentaires de déplacements complexes nécessitant de multiples correspondances entre les différents modes (bus-bus, bus-tramway…)	Oui / non	Agglomération	Exploitant	Disponible.	
114	Taux de réduction des tarifications sociales (chômeurs, jeunes, familles nombreuses, personnes âgées…)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Mesurer la possibilité pour les personnes concernées, d'effectuer des déplacements avec un investissement moins important	Trois chiffres indiquant le taux de réduction accordée (suivant le type de tarification) : sur le ticket à l'unité, sur le carnet et sur l'abonnement.	Agglomération	Exploitant	Disponible.	
41	Répartition des abonnements TC sociaux par commune	Déplacements et mobilité	Offre	Quantitatif	Déterminer l'importance des abonnements sociaux des TC dans les quartiers DSU	Nombre d'abonnés par type de tarif et par commune	Quartier, Agglomération	INSEE, CAF, ANPE, Exploitant TC	Dans un premier temps, s'adresser à l'exploitant.	La diversité des sources peut rendre difficile la collecte et l'analyse de l'information. De plus, il faut bien connaître la politique de tarification sociale de chaque agglomération et les acteurs intervenant dans sa mise en place (exploitant, autorité organisatrice des TC, Conseil Général, Commune…) Cet indicateur est à rapporter avec d'autres indicateurs socio-économiques du quartier (chômage, RMI…)
101	Taux d'équipement du quartier en points de vente de titres de transport	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la qualité du service TC par l'existence de points de vente de différents titres de transport	% (nombre de points de vente / population du quartier X 100)	Quartier. Agglomération	Exploitant	Disponible. Complément de calcul.	Indicateur à rapporter avec la taille et la densité de population des quartiers. Sa distribution spatiale apporte des éléments pur l'analyse de la qualité
74	Population desservie selon le niveau de fréquence à l'heure de pointe	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Déterminer l'importance de l'offre TC par rapport à la population.	total de population desservie à l'heure de pointe selon la fréquence à l'heure de pointe	Quartier. Agglomération	Exploitants TC. Calculs supplémentaires	A collecter auprès des exploitants. Complément de calcul.	Le critère de desserte varie suivant le type de transport (300 m d'un arrêt de bus, 400 pour le tram et 500 m pour le métro) et la fréquence de l'heure de pointe.
110	Nombre de stations de taxis existants dans le quartier	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer l'offre de déplacements semi-collectifs par la présence d'une station de taxis.	Oui / non	Quartier	Services de mairie ou de police	A demander auprès des sources	
73	Nombre de km de voies réservés aux bus	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la part de voirie aménagée exclusivement à l'usage des bus	Nombre de km aménagés pour les bus dans le quartier et sur la ligne entière	Quartier, Commune, Agglomération	AO / Exploitant TC	Disponible.	Les outils cartographiques permettent d'analyser cet indicateur. Il faut tenir compte de l'importance et de l'utilisation des itinéraires
96	Qualité de la desserte des quartiers	Déplacements et transport	Offre	Qualitatif	Apprécier le degré de desserte des quartiers et leur évolution par rapport à l'ensemble du réseau	Trois critères qualitatifs : quartiers bien, faiblement ou moyennement desservis	Quartier. Agglomération	A définir au cours du diagnostic	Travail de synthèse à effectuer	Critères à établir en croisant des indicateurs d'offre (nombre de lignes, nombre d'arrêts, de choix directionnels… rapportés avec la taille et la population du quartier)
80	Longueur des aménagements cyclables (total et créés dans l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo	longueur en km	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Disponible. Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Les outils cartographiques permettent d'analyser cet indicateur. Il faut tenir compte de l'importance et de l'utilisation des itinéraires
71	Nombre de km de voirie principale réaménagée au profit des modes doux	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître le réseau de voirie aménagé pour les modes doux de déplacement	Nombre de km aménagés pour les modes doux (deux roues, piétons) dans le quartier	Commune, Agglomération	Commune. Communauté	Enquête de terrain. Calculs supplémentaires	Il serait convenable de dissocier les données suivant le mode et la hiérarchisation du réseau
82	Degré de continuité du réseau vélo/piétons	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Evaluer la continuité des itinéraires vélo/piétons	Nombre de kms (mètres) manquants pour assurer un itinéraire continu depuis le quartier vers un pôle quelconque	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	calculs d'après information délivrée. Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Des outils cartographiques permettent d'apprécier la continuité/discontinuité des itinéraires.
83	Nombre de places de stationnement vélo créés sur espaces publics (total et créés sur l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo	Nb de places de stationnement pour le vélo	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Disponible.	Cet indicateur est à rapporter avec des enquêtes sur le degré d'utilisation des stationnements pour le vélos
84	Nombre de sites équipés en place de stationnement vélo (total et créés dans l'année) sur l'espace public et dans les résidences	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo	Nb de sites sur l'espace public et dans les résidences	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Disponible. Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Des outils cartographiques permettent d'apprécier la continuité/discontinuité des itinéraires.
85	Nombre de places de stationnement vélo dans les parcs de stationnement VP (total et créées dans l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître les caractéristiques de l'offre concernant le vélo	Nb de places pour le vélo	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Disponible.	Cet indicateur est à rapporter avec des enquêtes sur le degré d'utilisation des stationnements pour le vélos
77	Longueur des itinéraires spécifiques aux piétons (total et créés dans l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître la qualité de l'offre permettant le développement de la MAP	km des itinéraires piétons	Quartier. Agglomération	Autorité Organisatrice ; Commune, Communauté.	Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Les outils cartographiques permettent d'analyser cet indicateur. Il faut tenir compte de l'importance et de l'utilisation des itinéraires
78	Total d'aires piétonnes (cumulées et crées dans l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître la qualité de l'offre permettant le développement de la MAP	nombre, superficie, longueur	Quartier, Commune, Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Les outils cartographiques permettent d'analyser cet indicateur. Il faut tenir compte de l'importance et de l'utilisation des itinéraires

Annexe No 3
Indicateurs et/variables recensés et préconisés

No ind	Description de l'indicateur	Domaine	Phase diagnostic	Type d'indicateur	Objectif de son utilisation	Mesure	Echelle	Source d'information	Collecte d'information	Remarques
81	Création de zones 30 (total et crées sur l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître la qualité de l'offre pour les modes doux (vélo et piétons)	nombre, superficie, longueur	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Disponible. Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Les outils cartographiques permettent d'analyser cet indicateur. Il faut tenir compte de l'importance et de l'utilisation des itinéraires
79	Nombre de passages piétons et d'îlots de traverses (total et créés dans l'année)	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Connaître la qualité de l'offre permettant le développement de la MAP	nombre, distance suivant le type de voirie	Quartier. Agglomération	Service voirie des communes ou de communauté	Disponible. Collecter la représentation cartographique comme complément d'information	Des outils cartographiques permettent d'apprécier la qualité des passages en fonction du contexte spatial et urbain
15	Largeur de l'espace viaire	Déplacements et transport	Offre	Quantitatif	Déterminer la hiérarchie de l'espace viaire du quartier et la possibilité de desserte par les différents types d'unité des TC	mètres. On peut le regrouper en rangs de largeur	Quartier	Plans de ville.	Calcul à réaliser	Au regard des transports en commun, la trame viaire permet de déterminer la possibilité de desserte à l'intérieur du quartier. Si la desserte est possible, la structure viaire peut contraindre l'offre à des véhicules de petite taille. La largeur et la forme de la trame sont à analyser conjointement.
10	Taux de mobilité tous modes	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Montrer l'intensité des déplacements des habitants des quartiers	Moyenne : nombre de déplacements - jour tous modes (mécanisés et autres)	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	L'analyse de la mobilité doit être appuyée sur une connaissance plus profonde des quartiers (structure socio-économique, pratiques de déplacement, niveau de concentration d'activités économiques, etc.). Des enquêtes de terrain auprès de la population permettent de vérifier les causes du degré de mobilité.
4	Taux de mobilité en voiture particulière	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Montrer le niveau d'utilisation de la voiture particulière par les ménages des quartiers	% (Moyenne du nombre de déplacements par jour en voiture particulière)	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	Indicateur à comparer avec les autres modes de déplacements. A rapporter avec des données socio-économiques.
5	Taux de mobilité en transport en commun	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Montrer le niveau d'utilisation des TC par les ménages des quartiers. Il peut faire ressortir les besoins potentiels en TC et les niveaux de captivité par rapport à ce mode.	% (Moyenne : nombre de déplacements par jour en TC)	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	Indicateur à comparer avec les autres modes de déplacements. A rapporter avec la taille des ménages à l'intérieur du quartier.
7	Taux de mobilité tous modes mécanisés	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Déterminer l'importance des déplacements mécanisés les uns par rapport aux autres	% (Moyenne : nombre de déplacements - jour tous modes mécanisés) part respective de chaque mode mécanisé sur l'ensemble des modes mécanisés	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	L'analyse de cet indicateur est à mettre en rapport avec d'autres données socio-économiques et avec les conditions d'accessibilité du quartier. On peut également exprimer en % la part des déplacements mécanisés par rapport aux total des déplacement
8	Taux de mobilité en marche à pied	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Déterminer l'importance des déplacements effectués à pied (MAP) par rapport aux autres modes, notamment mécanisés. Cet indicateur peut faire ressortir des besoins potentiels en infrastructures de transport ou en aménagement urbain (chemins piétonnier)	Moyenne : nombre de déplacements par jour marche à pied	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	Indicateur permettant de voir l'importance de la marche à pied dans le quartier. Il permet de estimer l'importance des déplacements de proximité. Il est à comparer avec les modes mécanisés et à analyser au regard des équipements existants dans le quartier et ses environs.
9	Taux de mobilité en deux roues	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Déterminer l'importance des déplacements en deux roues. Il peut faire ressortir des besoins potentiels en infrastructures de transport ou en aménagement urbain (pistes cyclables)	Moyenne : nombre de déplacements par jour en deux roues	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	Indicateur permettant de voir l'importance des déplacements en deux roues. Dans une perspective de suivi des politiques de développement des modes de déplacement (vélos…), cet indicateur montrerait l'évolution de ce mode de transport dans les comportements de la population.
11	Taux de déplacements pour motif emploi à l'intérieur de la commune	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Montrer l'importance des déplacements pour motifs de travail à l'intérieur de la commune.	% (nombre de déplacements des actifs du quartier travaillant dans la commune / nombre total de déplacements de la commune X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Cet indicateur permet de déterminer l'importance des emplois de la commune pour les habitants du quartier étudié. A rapporter avec les modes de déplacements. Les enquêtes de terrain permettrait de vérifier le degré d'adéquation de l'offre des services à la mobilité par rapport aux besoins de déplacements pur de motifs travail.
13	Taux de déplacements pour motif (travail, études, achats, loisirs)	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Décomposer les flux de déplacements de la population des quartiers suivant les motifs des déplacements	% (total des déplacements par motif / total des déplacements X 100)	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Les motifs de déplacement apporte une information importante sur les pratiques de mobilité des habitants. Ils sont à rapporter avec les modes de déplacement et avec l'offre de services. Des enquêtes de terrain permettent d'évaluer d'autres besoins de déplacement ainsi que l'adéquation entre offre et demande des services à la mobilité.
28	Total de déplacements émis et attirés dans la période de pointe du soir (PPS)	Déplacements et transport	Demande / usage	Quantitatif	Evaluer l'usage des TC et leur importance dans les déplacements des habitants des quartiers.	Total déplacements émis et attirés entre 16h et 18h30	Quartier	Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Les déplacements attirés, émis et totaux permettent de déceler les fonctions des quartiers (dortoir, travail, loisirs, l'équilibre de fonctions), ainsi que l'intensité d'usage des TC. En fonction de l'intensité d'usage des TC, il est possible d'en créer des catégories (forte, bonne et faible utilisation)
75	Fréquentation totale annuelle en nombre de voyages par mode et par ligne TC	Déplacements et transport	Demande / usage	Quantitatif	Connaître l'intensité du trafic TC	Nb de voyages/an	Quartier. Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Complément de calcul.	
37	Fréquentation journalière par arrêt ou station TC	Déplacements et transport	Demande / usage	Quantitatif	Déterminer l'intensité d'usage des arrêts ou stations des lignes de TC	nombre de montées + nombre de descentes par arrêt	Quartier, Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Enquête origine destination longue et coûteuse	Il est possible de décomposer fréquentation en séparant les montées des descentes. En fonction des horaires des déplacements on peut évaluer non seulement l'intensité d'usage des arrêts, mais aussi le degré d'attraction ou d'émission des endroits analysés.
12	Taux de déplacements vers le centre et vers les pôles (zones d'emploi, hôpitaux, universités…) de l'agglomération	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Montrer les flux des habitants du quartier vers le centre et vers les autres zones de l'agglomération.	Moyenne : nombre de déplacements par jour vers le centre ville ou autre zones	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Le centre ville joue souvent un rôle d'attraction assez important, devenant fréquemment le principal lieu de destinations des habitants y compris ceux des quartiers défavorisés. Les autres zones (souvent comprenant des pôles d'activité) attirent plus ou moins de personnes en fonction de la concentration des équipements.
86	Nombre de vélos comptabilisés (sur une série de points de mesure)	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Evaluer le degré d'utilisation du vélo et suivre son évolution	Nombre de véhicules. Comptages de trafic par sens	Quartier, Commune, Agglomération	A collecter. Enquête de terrain spécifique	Comptage de trafic à collecter.	A établir suivant critères divers tels que les types de site et les périodes de mesure (jours ouvrables, horaires…)
90	Nombre de bénéficiaires de tarification sociale	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Evaluer l'importance de la tarification sociale utilisée	Nombre de personnes bénéficiaires par type de tarification proposée (jeunes, demandeurs d'emploi, personnes âgées…)	Agglomération	Autorité Organisatrice, Exploitant		A rapporter avec les nombre estimé de personnes ayant droit aux tarifications sociales
91	Nombre de déplacements annuels des personnes bénéficiaires de tarification sociale	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Déterminer l'impact de la tarification sociale en termes de déplacements	Nombre total annuel de déplacements de personnes bénéficiaires de tarification sociale	Agglomération	Autorité Organisatrice, Exploitant		
92	Fréquentation annuelle par bénéficiaire de tarification sociale	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Connaître l'intensité d'utilisation de tarification sociale par bénéficiaire.	Nombre de voyages par an par type de bénéficiaire	Agglomération	Autorité Organisatrice, Exploitant	Disponibilité suivant l'exploitant	
6	Taux de mobilité en métro	Déplacements et mobilité	Demande / usage	Quantitatif	Montrer le niveau d'utilisation du métro par les ménages des quartiers	Moyenne : nombre de déplacements par jour en métro	Quartier, Commune, Agglomération	Enquête ménage	Enquête ménages. Le calcul de cet indicateur est élaboré par les institutions spécialisées.	Dans les agglomérations où le métro existent, les enquêtes sur les déplacements peuvent montrer la part d'utilisation des métros en tant que transport collectif. Cet indicateur s'avère intéressant lorsque sont étudiés des quartiers desservis par ce mode de transport.
105	Degré d'accessibilité au TC	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Apprécier la qualité de la couverture du réseau de TC depuis les arrêts	Cercles de 300 m pour les bus et de 500 pour le métro.	Quartier; lignes TC	Exploitant	Disponible. calculs sur la base de données Exploitant ou recueil info terrain	Cartes isochrones à élaborer avec notion de bonne à médiocre qualité de desserte. Il peut être associé à des critères de qualité liés à la fréquence des passages et la relation directe au centre-ville et aux pôles d'activité
29	Ratio Attractions en PPS par rapport à la population du quartier	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Déterminer le degré d'utilisation des transports en commun par la population des quartiers	(Déplacements attirés (PPS)/ population) x 100	Quartier	Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Cet indicateur permet de déterminer les comportements de déplacements par rapport aux TC. Il permet également de percevoir des situations d'enclavement.
30	Ratio Attractions en PPS par rapport à la densité de population	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Déterminer le degré d'utilisation des transports en commun par la population des quartiers	Déplacements attirés (PPS)/ densité de population à l'hectare	Quartier	Enquête ménage	Enquête ménages coûteuse et longue à exploiter	Cet indicateur permet de déterminer les comportements de déplacements par rapport aux TC. Il permet également d'affiner le niveau d'accessibilité aux transports en commun en comparant l'ensemble de quartiers.
31	Ratio Attractions + Emissions en PPS par rapport à la densité de population à l'hectare	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Relativiser le rôle et la situation d'enclavement des quartiers par rapport à l'utilisation des TC en fonction de la densité de la population	Déplacement attirés + émis / densité de population à l'hectare	Quartier	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Complément de calcul.	L'émission et attraction de déplacements à l'heure du soir mises en rapport avec la densité permet d'évaluer l'équilibre des flux et de comparer tous les quartiers étudiés. L'analyse des ratios doivent tenir compte de la localisation des quartiers dans l'agglomération ainsi que les niveaux d'équipements commerciaux et de service pouvant drainer des usagers.

Annexe No 3

Indicateurs et/variables recensés et préconisés

No ind	Description de l'indicateur	Domaine	Phase diagnostic	Type d'indicateur	Objectif de son utilisation	Mesure	Echelle	Source d'information	Collecte d'information	Remarques
33	Temps moyen d'accès en TC au centre de l'agglomération et aux autres pôles d'activités (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Montrer le temps moyen de déplacement au départ du quartier vers le centre de l'agglomération et les autres pôles d'activité. Le mode de transport étant les TC	heures; minutes	Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants.	Cet indicateur est à rapporter avec la distance aux pôles d'activité. L'utilisation du support cartographique rend possible l'élaboration des cartes isochrones. Afin de connaître les écarts des temps de parcours, il est recommandé de réaliser le même type de calcul aux heures de pointe et aux heures creuses. Il faut d'ailleurs tenir compte du temps de parcours entre le domicile et l'arrêt de la ligne, surtout lorsqu'il s'agit de motifs importants tels que travail ou école.
34	Rapport distance -temps entre le quartier et les pôles d'activité (zones d'emploi, hôpitaux, universités…)	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Déterminer les rapports distance-temps des quartiers par rapport aux pôles d'activités.	km -minutes	Agglomération	Exploitants TC	A collecter auprès des exploitants. Calculs réalisés par modélisation.	Les rapports distance-temps mettent en évidence l'éloignement ou rapprochement relatifs des quartiers par rapport aux pôles d'activités. Une bonne qualité de la desserte reliée avec des temps de parcours relativement réduits permettent de désenclaver des quartiers relativement éloignés.
99	Interaction offre-demande en TC	Déplacements et mobilité	Interface offre-demandes et besoins	Qualitatif	Comparer l'usage et l'offre TC par quartier et en dégager des catégories d'interface	Quatre critères : bonne réponse/bonne offre, bonne réponse/faible offre, faible réponse/bonne offre, faible réponse/faible offre	Quartier. Agglomération	A définir au cours du diagnostic	Travail de synthèse à effectuer	Les indicateurs qualitatifs 95,96 et 97 permettent de construire les indicateurs d'interface offre et usage des TC.
94	Nombre de PV	Déplacements et mobilité	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Apprécier les situations de dysfonctionnement de l'interface offre-demande TC	Nb de PV. % de PV par ligne	par ligne	Autorité Organisatrice, Exploitant	Disponibilité suivant l'exploitant	
70	Taux de fraude	Déplacements et mobilité	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Connaître l'ampleur de ce type de dysfonctionnement dans l'usage du réseau TC	% estimé de la fraude par rapport au total de fréquentation quotidienne du réseau TC	par ligne	Exploitants TC.	Disponible.	
95	Coups et blessures (sur agents et sur voyageurs)	Déplacements et mobilité	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Evaluer l'ampleur de l'insécurité dans les réseaux TC	Nb d'agressions. % d'agressions par ligne	par ligne	Autorité Organisatrice, Exploitant	Disponibilité suivant l'exploitant	
93	Taux de contrôle réalisés dans le réseau TC	Déplacements et transport	Interface offre-demandes et besoins	Quantitatif	Connaître l'ampleur des dispositifs de sécurité	nombre de bus contrôlés sur l'ensemble des services proposés sur une période donnée ??	par ligne	Autorité Organisatrice, Exploitant	Disponibilité suivant l'exploitant	
97	Appréciation d'utilisation des transports par quartier	Déplacements et mobilité	Interface offre-demandes et besoins	Qualitatif	Percevoir le degré d'usage des transport par quartier	Trois critères d'utilisation des TC par les quartiers : forte, bonne et faible	Quartier. Agglomération	A définir au cours du diagnostic	Travail de synthèse à effectuer	Critères à établir en croisant les ratios d'utilisation des TC avec la taille, la densité et la population des quartiers.
98	Catégories de quartiers selon les pratiques de mobilité	Déplacements et mobilité	Interface offre-demandes et besoins	Qualitatif	Déterminer les quartiers les plus et les moins mobiles	Deux critères à établir par mode de déplacement : quartiers plus et quartiers moins mobiles	Quartier. Agglomération	A définir au cours du diagnostic	Travail de synthèse à effectuer	Critères à établir en comparant les taux de mobilité des quartiers suivant le mode (par ex. tous modes, tous modes mécanisés, TC)

Annexe 4. Personnes interviewées

Indépendamment des dialogues directs et indirects avec les chargés d'études transports de la FNAU et autres de la politique de la ville, des entretiens plus fins ont été réalisés auprès de :

Agglomération lyonnaise

M. P. GAMON, Responsable Mission Déplacements – Communauté Urbaine de Lyon

Mme. Evelyne CARRET, conseillère municipale Ville de Lyon et chargée d'études Mission Déplacements Communauté Urbaine de Lyon

M. CHARRIER, Maire de Vaulx en Velin et Vice-président de la Communauté urbaine de Lyon

Mme. Michèle FRICHEMENT. Mission DSU Communauté urbaine de Lyon

M. Rémy NOUVEAU. Mission DSU Communauté urbaine de Lyon

M. Bruno VOISIN. Directeurs d'études - Agence d'Urbanisme de Lyon. Ancien chef de projets DSU Minguettes, la Duchère

Agglomération de Saint-Étienne

M. Laurent BECHAUX. Directeur du GIP / GPV de Saint-Étienne

M. Sylvain LIAUME. Directeur adjoint du service de l'Aménagement du territoire et des Déplacements . Saint-Étienne Métropole

M. Patrick MOREAU. Chargé de mission Société de Transport de l'agglomération stéphanoise STAS

Agglomération de Troyes

M. Christian JUHEL. Directeur de la TCAT, (opérateur TC). Agglomération de Troyes

M. Patrick ROMANENS, Responsable Politique de la ville DDE Aube

M. Damien VARGENAU. Chef de projet Contrat de ville agglomération de Troyes Agence d'urbanisme de la région troyenne

Autres :

M. Michel SANCHEZ. Directeur d'Etudes. Agence d'Urbanisme de l'agglomération messine.

Mme. Patricia LETOURNEUX. Développement Economique. Chambéry Métropole

M. Norbert VERCRUYSSE. Directeur de la Société de Transport de l'agglomération chambérienne STAC

Mme Agnès DESCAMPS Chargée d'études - Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

Mr Alain FRANIATTE et Mme Isabelle MAQUIN Chargés d'études - Agence d'urbanisme de l'agglomération de Reims

Mr Sébastien REILLE Chargé d'étude – Agence d'urbanisme de Clermont-Ferrand

Mme Marion BRUNIE Chargée d'études – Agence d'urbanisme de Mantes-la-Jolie

Mr Vincent ANCE Chargé d'études – Agence d'urbanisme de Châlon en Champagne

Grille d'entretiens

Entretien avec .....

Date :

1. De la nécessité d'un diagnostic transports/quartiers de la politique de la ville

1.a) Est-ce nécessaire ? Pourquoi ?

1.b) Faut-il une méthode spécifique ? raisons…

1.c) Connaissez-vous des exemples de diagnostics pertinents ? Exemples, où ? Quel problème a-t-il été traité ?…

1.d) Qu'est-ce qu'un bon diagnostic ? Quelles approches doit-il privilégier ?…

1.e) Quelles sont les questions pertinentes qui doivent être abordées dans un diagnostic transports ? Quelles sont les questions ou les problématiques de base ?…

1.f) Faut-il proposer une méthode basique ? Quel est le minimum à connaître ?…

1.g) Il existe un mémento-guide réalisé par la DIV pour les diagnostics transports dans les contrats de ville. Pourquoi à votre avis le volet transports et déplacements est-il peu ou pas traité ?…

2. Qu'est-ce qu'une bonne offre, par rapport aux quartiers de la politique de la ville ?

2.a) Quelle est la situation générale de l'offre des transports et des déplacements - tous modes y compris infrastructures - dans les QPDV ?…

2.b) Faut-il une offre spécifique dans ces quartiers ? raisons…

2.c) Faut-il une communication spécifique, tarification spécifique, services à la demande?….

2.d) Qu'est-ce qu'une bonne offre ? Par rapport aux usages exprimés (déplacements réalisés ou demande exprimée), par rapport aux besoins spécifiques, par rapport à une demande non satisfaite ?...

2.e) Existe-t-il une offre minimum (tous modes et en quantité et qualité) à apporter dans ces quartiers ? A quoi ressemblerait-elle ?...

3. Services à la mobilité.

3.a) Faut-il développer des services spécifiques à la mobilité (offre tous modes, infrastructures)?…

3.b) Quelle mobilité doit-on privilégier ?…

3.c) Existe-t-il une mobilité minimum à assurer ? Laquelle ?…

4. Connaissez-vous des expériences de desserte spécifique ou des améliorations de l'offre tous modes dans l'agglomération …… - dans les QPDV ?..

Questionnaire diffusé aux agences d'urbanisme

Diagnostics transports et « services » à la mobilité (offre de transports)

Renseignements généraux

Agence de (ou autre organisme : préciser) :

Nom et fonction du répondant (n° de téléphone et e-mail) :

Population de l'agglomération – appellation de la structure d'agglomération :

Informations Politique de la ville

1- Votre agglomération possède un ou plusieurs :

	Oui /non (si oui combien si non précisez l'état d'avancement)	Dates d'approbation, ou de validation	Existe-t-il un volet transports spécifique à la problématique des quartiers politique de la ville Si oui, quelle est la problématique essentiellement abordée ?
Contrats de ville			
PDU			
PLH			
Autres (CIL, SD…)			

2- Nombre de quartiers prioritaires :

3- Nombre, nom et localisation* dans l'agglomération des quartiers de catégorie 1 du contrat de ville

4- Nombre, nom et localisation* des quartiers GPV (*centre, péricentre, première couronne, périurbain…)

Informations sur les diagnostics transports

5- L'Agence a-t-elle réalisé un ou des diagnostics transports dans le cadre des procédures de la politique de la ville ?

OUI NON

Si oui, nous donner les dates et l'intitulé du diagnostic **(merci d'envoyer le listing des principaux diagnostics sur une feuille séparée - voir à la fin du questionnaire).** Indiquer sur cette même feuille les autres diagnostics qui vous semblent intéressants sur le plan méthodologique dans cette problématique et pour quelles raisons.

Si non, **merci de faire remplir ce questionnaire** ***par les acteurs ou organismes qui ont réalisé ce ou ces diagnostics.***

6- Si dans votre agglomération n'existe pas de diagnostic transports établi dans le cadre des procédures liées aux quartiers de la politique de la ville, y a t'il une demande ? Si oui, de qui émane t elle ? Ou comment s'exprime-t-elle ?

Informations sur les « services à la mobilité » (offre de transports dans le sens le plus large)

Ceux qui existent dans votre agglomération

7- Quelles sont les réponses en termes de « services à la mobilité qui ont été mis en œuvre dans votre agglomération ? Préciser l'année de mise en place.

Ceux qui vont être mises en place dans votre agglomération

8- Des actions spécifiques « améliorations des services à la mobilité » vont elles être mises en place dans les années à venir?

9- Pouvez vous nous décrire rapidement les actions envisagées et dans quel cadre (PLH, GPV, PDU….) ?

Les plus intéressantes ou les plus innovantes

10- De toutes ces actions (en place ou prévues), lesquelles estimez-vous les plus intéressantes …. ? en terme de méthodologie, de diagnostic, de service rendu, de connaissance des besoins de la population, d'animation du milieu local autour d'une action transport ….(décrivez pourquoi).

Listing des principaux diagnostics (question n°5)

Agence de :

Questionnaire diffusé au club transport de la FNAU

1. Pourquoi pensent-ils que le volet de transports est presque inexistant dans la politique de la ville ?

2. Ce volet est-il nécessaire ? (OUI NON) Justifier la réponse.

3. Pour ceux qui le considèrent nécessaire : quelles solutions apporter pour sa prise en compte (technique, politique...) ?

4. Quels devraient être le ou les rôles des approches transports par rapport à la problématique d'exclusion sociale ?

© ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: Cete de Lyon ☽ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (mars 2004)
Dépôt légal: 1er trimestre 2004
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 04-07 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
☽ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet http://www.certu.fr