

**- Plaidoyer à l'attention des pouvoirs publics -
L'équation du coût généralisé dans les transports ou
l'oubli fâcheux de la dimension sensorielle**

Résumé :

Le **coût généralisé** est une notion utilisée en économie des transports pour évaluer l'attractivité et l'efficacité des différents modes de transport, en particulier dans le cadre de l'intermodalité. Il repose principalement sur trois critères : le temps de trajet, le coût monétaire du trajet et la possibilité de mettre à profit le temps de trajet (par exemple, travailler ou se détendre). Cette approche se focalise sur l'optimisation de l'efficacité du transport en tant que service, mais elle reste extrêmement limitée. En effet, elle ne prend pas en compte un aspect fondamental de l'expérience des usagers : **la dimension sensorielle**.

Les approches de type ethnographique permettent justement de prendre en compte l'importance et le poids de ces aspects sensoriels et leur impact sur le vécu immédiat des voyageurs, comme sur leur motivation à emprunter ou non les solutions intermodales. C'est dans cet esprit qu'un groupe de travail de Movin'On a mis en place une démarche basée sur des observations et des voyages accompagnés auprès d'usagers des transports en commun qui effectuent chaque jour, en région parisienne, lilloise et lyonnaise des trajets de plus d'une heure, combinant différents modes.

Ce travail a ainsi permis de mettre en évidence à quel point le bruit, la chaleur, la luminosité, la promiscuité, mais aussi les conditions d'attente inconfortables, parfois dans la pluie et le vent sont générateurs de fatigue et de stress, dégradent fortement leur perception de la qualité du transport et, au final, influencent leur décision de recourir ou non à l'intermodalité. En négligeant cette dimension, l'approche par le coût généralisé omet une part essentielle de l'expérience des usagers, réduisant ainsi l'attractivité des solutions de transport proposées.

Plusieurs études soulignent l'importance de cette dimension sensorielle. Selon une enquête de *l'Union internationale des transports publics (UITP)*, 60 % des usagers considèrent le bruit excessif et la promiscuité comme des obstacles majeurs à l'utilisation des transports publics. Par ailleurs, *Transport & Environment* montre que les trajets intermodaux impliquant des temps d'attente dans des environnements inconfortables augmentent jusqu'à 20 % le taux d'abandon de l'intermodalité au profit de modes de transport individuels. De leur côté, les simulations de *l'Agence européenne pour l'environnement (AEE)* estiment qu'une amélioration de l'expérience sensorielle pourrait augmenter l'adoption de l'intermodalité de 15 à 25 %. Ces données illustrent clairement que les conditions physiques et psychologiques influencent autant, voire plus, que le coût ou la durée du trajet.

L'inconfort sensoriel est une combinaison de plusieurs facteurs souvent négligés dans la conception des infrastructures de transport. Parmi ces facteurs, le bruit figure en tête des sources de gêne : qu'il s'agisse de bruit de circulation, de machineries ou de conversations, il augmente le stress des voyageurs. Ensuite, la chaleur, particulièrement dans des espaces mal ventilés ou non climatisés, devient vite insupportable pour les usagers, surtout pendant les périodes estivales. La luminosité excessive, comme celle causée par une forte exposition au soleil, rend l'attente difficile, en particulier dans des espaces ouverts non protégés. Les zones d'attente extérieures, lorsqu'elles ne sont ni abritées du soleil, ni de la pluie, ni du vent, aggravent l'inconfort

des voyageurs, décourageant ainsi l'utilisation des systèmes de transport intermodaux.

Pour pallier ces manquements, il est essentiel de repenser la conception des infrastructures et d'améliorer les conditions d'attente. Cela peut passer par des solutions telles que l'ajout de protections climatiques dans les zones d'attente, l'amélioration de la ventilation ou la réduction des nuisances sonores, sans même parler de la simple possibilité de s'asseoir.

En somme, pour permettre une transition réussie vers l'intermodalité, les politiques de transport doivent inclure cette dimension sensorielle dans leurs calculs et simulations. En améliorant l'expérience vécue par les usagers, il devient possible de rendre les solutions intermodales plus attractives et d'augmenter leur adoption. Cela nécessitera une adaptation des infrastructures, mais aussi une prise en compte de l'expérience humaine au-delà du simple coût et du temps de trajet.

Références :

- *Union internationale des transports publics (UITP), enquête sur l'expérience des usagers des transports publics, 2020.*
- *Transport & Environment, rapport sur les freins à l'intermodalité et l'impact des temps d'attente, 2021.*
- *Agence européenne pour l'environnement (AEE), simulations sur l'adoption de l'intermodalité, 2022.*

**- Plaidoyer à l'attention des pouvoirs publics –
Faciliter l'accueil des vélos et trottinettes pliants dans les trains, métros et RER : une
nécessité pour une mobilité durable et accessible**

Résumé :

Dans un contexte de transition écologique, l'intégration des **vélos et trottinettes pliants** dans les transports en commun est un levier essentiel pour favoriser une mobilité intermodale, durable et pratique. Ces véhicules, une fois repliés, doivent pouvoir être transportés sans encombrer ni gêner les autres voyageurs. Afin d'y parvenir, il est indispensable de fixer des normes claires : des dimensions équivalentes à celles des bagages cabine (environ 55 cm x 40 cm x 25 cm).

L'adoption massive de **vélos et trottinettes pliants** dans les transports en commun peut avoir un impact significatif sur la mobilité en milieu urbain et périurbain et, plus précisément sont de véritables leviers de conversion des autosolistes en pratiquants de l'intermodalité.

. Selon une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 30 % des trajets effectués en voiture dans les grandes villes françaises pourraient être remplacés par des trajets intermodaux combinant vélo ou trottinette et transport en commun, ce qui réduirait de manière drastique les émissions de CO2 et la congestion urbaine.

De plus, en facilitant le transport des vélos et trottinettes pliants, on pourrait augmenter leur adoption de manière significative. Une enquête de l'Institut Paris Région révèle que 45 % des habitants d'Île-de-France se disent prêts à utiliser ces véhicules pour rejoindre leur gare ou station de transport en commun, à condition que leur transport soit facilité. Ce potentiel pourrait se traduire par une diminution significative du recours à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des embouteillages, sans oublier les bénéfices santé d'une mobilité active ainsi encouragée.

L'intégration de vélos et trottinettes pliants dans les transports ne doit pas nuire à la sécurité et au confort des autres usagers. Le respect de normes de dimensions permettrait de limiter l'encombrement, mais aussi les risques de blessures liées à des véhicules mal pliés. En incitant les fabricants à concevoir des vélos et trottinettes plus compacts et sécurisés, on éviterait les accidents causés par des coups de pédale ou de guidon accidentels dans les rames bondées, notamment aux heures de pointe.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable que les **fabricants** de vélos et trottinettes pliants convergent vers des normes de compacité adaptées aux transports en commun. De leur côté, les **opérateurs de transport** doivent favoriser l'embarquement de ces véhicules en facilitant leur transport (notamment en supprimant les restrictions aux heures de pointe pour les modèles conformes à ces normes), ainsi que leur rangement.

On le voit, faciliter l'accueil des vélos et trottinettes pliants dans les transports en commun représente une opportunité majeure de réduire les trajets en voiture et de favoriser l'intermodalité. Avec un cadre clair et des normes bien définies, nous pourrions accélérer cette transition tout en garantissant une cohabitation apaisée et sécurisée avec les autres passagers. Une mobilité fluide, pratique et durable est à portée de main : il est temps d'agir pour en libérer tout le potentiel.

Références :

- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), étude sur les alternatives à la voiture individuelle, 2022.
- Institut Paris Région, enquête sur l'usage des vélos et trottinettes pliants dans les transports en commun, 2021.

**- Plaidoyer à l'attention des opérateurs de mobilité –
La question des liens sociaux dans les transports :
une opportunité pour enrichir l'expérience des voyageurs et favoriser l'intermodalité**

Résumé :

Dans un monde de plus en plus individualisé, les transports en commun jouent un rôle essentiel dans la mobilité quotidienne des citoyens. Cependant, au-delà de leur fonction première, ils représentent également un espace unique où des milliers de personnes se côtoient chaque jour sans interagir. Il est crucial de prendre la mesure de cette richesse humaine et de reconnaître comment elle peut contribuer à rehausser l'expérience des usagers, en augmentant leur satisfaction et en les incitant à choisir les transports en commun plutôt que la voiture. En renforçant l'interaction entre les voyageurs, les opérateurs de mobilité ont l'opportunité d'améliorer l'expérience client tout en contribuant à une société plus connectée et solidaire.

Chaque jour, des millions de passagers passent plusieurs heures dans les trains, métros, bus et tramways. Pourtant, cette grande proximité physique ne se traduit que rarement par des échanges ou des interactions entre eux. La solitude en milieu urbain est en augmentation, et les transports en commun, bien que densément peuplés, sont souvent vécus de manière passive et isolée. 80 % des voyageurs reconnaissent ne jamais échanger avec les personnes à côté d'eux, selon une étude de l'Institut de sondage IFOP.

En intégrant des activités ludiques et collaboratives dans l'expérience du voyage, les opérateurs de mobilité peuvent transformer les moments d'attente et de trajet en opportunités de connexion sociale. Cela peut prendre plusieurs formes, telles que :

- Jeux interactifs : Mettre en place des jeux accessibles via des écrans ou des applications mobiles, encourageant les voyageurs à participer ensemble. Ces jeux peuvent être compétitifs ou collaboratifs, et peuvent se baser sur des quiz culturels, des défis locaux ou des puzzles collectifs.
- Espaces de socialisation : Créer des espaces dédiés dans les gares ou stations, où les voyageurs peuvent se réunir autour d'activités comme des jeux de société, des ateliers créatifs, ou même des discussions thématiques.
- Événements ludiques ponctuels : Organiser des événements, tels que des concours ou des animations, où les usagers sont invités à participer de manière spontanée et ludique. Ces événements pourraient inclure des flash mobs, des mini-concerts, ou des ateliers de création partagée.

Ces initiatives, déjà testées dans certaines grandes villes comme Tokyo et New York, ont démontré que l'engagement des voyageurs dans des activités ludiques et sociales permet de réduire le stress, d'améliorer la satisfaction globale des trajets et de renforcer le sentiment de communauté et de sécurité.

De plus, en intégrant des expériences sociales et ludiques dans les trajets quotidiens, les opérateurs de mobilité peuvent non seulement offrir un service enrichi, mais aussi tirer des avantages concrets :

- Fidélisation des usagers : en créant des expériences uniques et interactives, les opérateurs offrent une valeur ajoutée qui incite les voyageurs à choisir les transports en commun plus régulièrement.
- Amélioration de la satisfaction : Un environnement convivial et engageant permet de réduire l'impression d'attente ou d'inconfort, améliorant ainsi la perception globale des trajets.
- Valorisation de la marque : En se montrant créatif et novateurs, les opérateurs deviennent des acteurs clé de la transformation de la ville en un espace plus humain et connecté.

De fait, les transports en commun ne sont pas uniquement des lieux de passage, mais peuvent devenir des lieux de vie où les passagers partagent des expériences, échangent et créent des souvenirs. Les opérateurs de mobilité, ont le voit, ont l'opportunité de transformer la manière dont les voyageurs perçoivent et vivent leurs trajets. En favorisant des interactions sociales et ludiques, ils contribuent à rendre la ville plus vivante, plus intégrée, tout en améliorant la qualité de leurs services.

Références :

- IFOP, enquête sur les interactions sociales dans les transports, 2021.
- Tokyo Metro, rapport sur l'impact des activités ludiques sur les voyageurs, 2020.
- MTA New York, étude sur les événements sociaux dans les transports en commun, 2019.