

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

Le rôle des choix stratégiques des acteurs dans l'évolution des services de mobilité : analyse comparative de cas contrastés (Paris et Londres).

**Auteur(s) :**

Anna VOSKOBOYNIKOVA, Doctorante, LVMT, UMR-T 9403, Ecole des Ponts ParisTech, IFSTTAR, UPEM, anna.voskoboynikova@enpc.fr

Virginie BOUTUEIL, Chercheuse, LVMT, UMR-T 9403, Ecole des Ponts ParisTech, IFSTTAR, UPEM, virginie.boutueil@enpc.fr

**Mots-clés :**

Services de Mobilité, Comparaison, Stratégie d'acteurs, Paris, Londres

**Résumé :**

**Introduction**

Traditionnellement, les systèmes de mobilité urbaine des pays développés se sont principalement organisés autour de la voiture individuelle d'une part et des transports collectifs de masse d'autre part. Pourtant, la dernière décennie a été marquée par la reconfiguration de ce modèle et par un fort développement des modes intermédiaires (1) tels qu'autopartage, VTC, covoiturage, etc. Face à l'émergence de ces « nouveaux » modes, les services plus « traditionnels », tels que taxi ou locations des véhicules avec/sans chauffeur, sont amenés à adapter leurs stratégies pour préserver leurs parts de marché. En parallèle, les pouvoirs publics sont amenés à réguler un système de transport reconfiguré autour d'un continuum de services de mobilité. Ce défi pour les décideurs est encore plus significatif dans les zones urbaines où s'ajoutent au problème posé par la régulation de la concurrence entre modes, ceux liés à la congestion de la voirie et du stationnement, à la dégradation de la qualité de l'air, etc.

La recherche présentée dans cette communication poursuit un objectif triple : *i*) analyser le développement des services de mobilité liés à l'automobile dans les zones urbaines et des politiques publiques associés sur la décennie écoulée; *ii*) analyser les stratégies d'acteurs en terme de détermination des objectifs à long terme et en adaptation du choix d'actions et des ressources impliquées pour y atteindre (2); *iii*) analyser les interactions entre acteurs (entreprises offrant les services d'une part et pouvoirs publics locaux d'autre part).

## Méthodologie

Pour analyser le développement des services et des politiques publiques, les auteurs ont établi des grilles d'analyse basées sur une combinaison d'indicateurs:

- quantitatifs (par exemple, décrivant le territoire, la population, la taille et la structure du marché, le positionnement tarifaire des services, etc.);
- qualitatifs (par exemple, décrivant les politiques publiques associées aux services).

Ensuite, les auteurs ont appliqué ces grilles d'analyse à deux cas d'études choisis selon la méthode comparative de cas similaires (3). Cette méthode permet d'analyser des variations en neutralisant certaines différences et en réduisant le nombre de variables de comparaison. Les cas similaires choisis par les auteurs sont deux territoires européens : le Grand Londres (Royaume-Uni) et l'Ile-de-France (France). A l'échelle de la ville, Londres et Paris sont des villes de taille moyenne (respectivement 3,5 et 2 M d'habitants à l'échelle de la ville) et sont dotées d'une offre étoffée de transports en commun de masse, complétée par un large spectre de modes intermédiaires (taxi, VTC, autopartage, etc.). De plus, les deux villes présentent des taux de motorisation significativement différenciés à l'échelle de l'agglomération/région et à l'échelle de la ville (voir Tableau 1). Les deux cas d'étude présentent néanmoins un certain nombre de contrastes dont il est nécessaire de tenir compte dans le cadre de la comparaison, par exemple en matière de superficie et de gradient de densité.

**Tableau 1. Présentation des cas d'étude : Grand Londres et Ile-de-France.**

TERRITOIRE	LONDRES		PARIS	
	Londres	Grand Londres	Ville de Paris	Ile-de-France
Unité administrative (UA)				
Aire (km <sup>2</sup> )	319	1 572	105	12 012
Nombre d'UA minimale	14	33	1	1 276
Population (M habitant)	3,5	8,8	2,2	12,2
Densité de la population (hab./km <sup>2</sup> )	11 114	5 614	20 574	1 020
Nombre des véh. particuliers (M véh.)	0,7	2,6	0,6	5,1
Taux de motorisation (véh./1000 hab.)	200	299	270	418

Pour mener à bien la comparaison les auteurs ont recueilli des données auprès d'un large éventail de sources. Ils ont utilisé des sources gouvernementales (documents officiels, rapports, sites) pour recueillir des informations générales sur le territoire et la taille du marché (par exemple, superficie du territoire, population, parc de véhicules de service, etc.). Les informations sur les services ont été collectées auprès de sources professionnelles (sites web des opérateurs), gouvernementales (rapport), scientifiques (rapports, articles) et médiatiques

(journaux locaux). Les auteurs ont collecté les informations relatives à l'évolution des politiques publiques à partir des sources gouvernementales (réglementaires) et scientifiques.

Enfin, l'analyse des stratégies d'acteurs s'appuie sur un corpus d'entretiens semi-directifs conduits par les auteurs au printemps 2019 auprès des entreprises offrant les services et des pouvoirs publics locaux à Londres et à Paris.

## Résultats

L'étude met en évidence des trajectoires contrastées dans le développement des services à Londres et à Paris en dépit de fortes similitudes dans l'éventail des services et dans les politiques publiques associées :

- Soutenus par les politiques publiques dans les deux villes depuis les années 2000, les services d'autopartage ont connu des évolutions de marché très différenciées à Londres et à Paris, en lien notamment avec des options très différentes prises par les pouvoirs publics.
- Concernant les services de taxi et de VTC, présents en masse dans les deux villes, la situation apparaît également contrastée. Là encore, les disparités de taille (et de densité) relative des flottes des taxis et des VTC sont à mettre en regard d'options différentes prises par les pouvoirs publics.

**Tableau 2. Indicateurs de densité d'offre de service dans le Grand Londres et en Ile-de-France.**

TERRITOIRE	Grand Londres		Ile-de-France	
	Autopartage	Taxi   VTC	Autopartage	Taxi   VTC
Véhicule. /000 habitants	0,4	2,4   10,0	0,1	1,7   3,0
Véhicule. /000 véhicules des ménages	0,1	6,8   28,5	0,2	4,0   7,1

- Finalement, cette étude met en évidence des interactions fortes entre les pouvoirs publics et les services de mobilités où les deux groupes d'acteurs sont amenés à adapter leurs stratégies en réaction des choix stratégiques des autres.

## Bibliographie

1. Cervero R., *Paratransit in America: Redefining mass transportation*, Westport CT: Praeger, 1997.
2. Chandler A., *Stratégie et structure, Les éditions d'organisation*, 1962.

3. Mill, J.S., Of the Four Methods of Experimental Inquiry, In *A system of Logic, Ratiocinative and Inductive: Being a Connected View of the Principles of Evidence, and the Methods of Scientific Inverstigation*, Longmans, Green, Reader, and Dyer, 1872.
4. Boutueil, V., Quillerier, T., and A. Voskoboynikova, The benefits and pitfalls of deregulating taxi markets. Can contrasted case studies help inform the debate? *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2019.