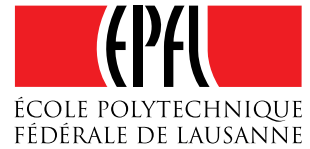


Cellule d'Analyse des Mobilités Urbaines (CAMUS)
Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR)
Bâtiment Polyvalent, Station 16, 1015 Lausanne



MicroGIS SA
Ch. des Jordils 40
1025 St-Sulpice (VD)

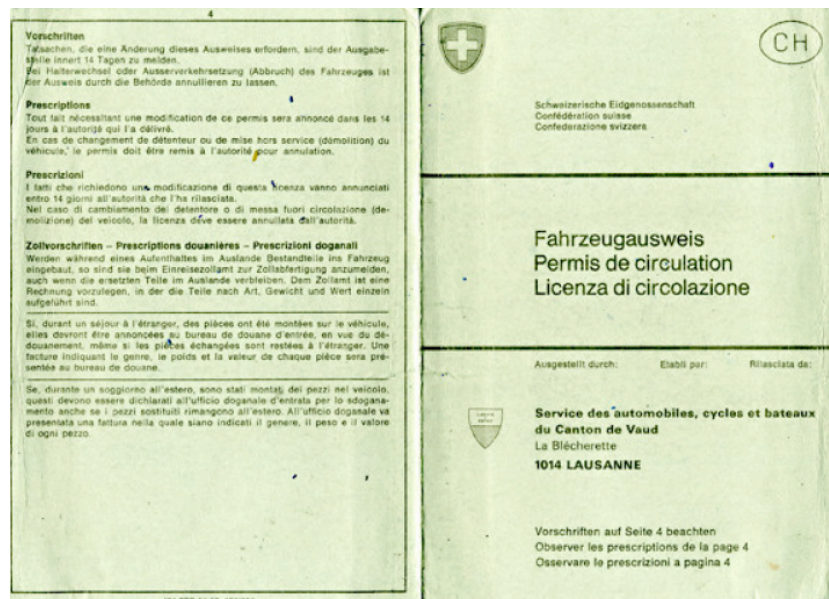


Christophe Jemelin, Vincent Kaufmann

Opération carte grise

Evaluation de l'expérience du 19-22 septembre 2006

Rapport final



Lausanne, janvier 2007

Table des matières

Synthèse en dix points	4
1. Le contexte de l'opération : quelques considérations préalables	7
2. Méthodologie utilisée	9
2.1 Distribution de questionnaires	9
2.2 Sondage téléphonique	10
3. Les utilisateurs de la carte grise : pratiques et profils	13
3.1 Qui a utilisé la carte grise, et pourquoi ?	13
3.2 Combien de kilomètres en automobile ont-ils été économisés ?	21
4. Les non-utilisateurs : raisons et représentations des transports	25
4.1 Les utilisateurs des transports publics moins d'une fois par mois	26
4.2 L'image des moyens de transport	29
5. Comparaison avec des expériences similaires	35
6. Bilan général et recommandations : quelles pistes à développer ?	39

ANNEXES : questionnaire distribué aux voyageurs / questionnaire MIS Trend

Synthèse en dix points

1. L'opération carte grise bénéficie d'un bon taux de notoriété (59% des personnes interrogées dans le canton de Vaud), d'une bonne image (77% des personnes ayant utilisé la carte grise en ont parlé à leurs amis et à leurs connaissances), et 87% des Vaudois pensent que ce type d'opération devrait être mis en place systématiquement lors de pics de pollution. Toutefois, la communication est à améliorer, la complexité des règles de validité – y compris chez les contrôleurs CFF, qui ont parfois donné de fausses indications – revenant souvent comme élément négatif. La proximité d'autres opérations (comme la gratuité totale des tl le samedi 23 septembre) a également brouillé le message.

2. Parmi les personnes interrogées, 35% ont renoncé à la voiture durant l'opération. La "cannibalisation" est relativement importante, puisque 58% des utilisateurs de la carte grise auraient de toute façon utilisé les transports publics sans l'opération. 3% des utilisateurs auraient utilisé la marche ou le vélo, 1% ne se serait pas déplacé (génération de mobilité de loisirs).

3. Quel est le profil-type de ces 35% qui ont renoncé à la voiture ? Ce sont à 60% des femmes, et le motif "travail" ne concerne que 30% de ces personnes. Ce résultat n'est pas préoccupant en soi, l'utilisation des transports publics pour les loisirs étant également à favoriser. On compte par ailleurs 24% de retraités. 16% ont utilisé la carte grise pour essayer les transports publics.

4. Parmi les raisons à l'origine de l'utilisation de la carte grise (tous utilisateurs confondus), on note que 40% mettent en avant la gratuité, 4% la gratuité + le côté écologique, et 14% ont agi par conviction. Il est à relever que 10% avaient un déplacement déjà prévu, et 10% mentionnent le Comptoir Suisse comme raison d'utilisation !

5. Cette dispersion se retrouve dans les motifs : 33% des utilisateurs ont indiqué avoir effectué un déplacement pour motif travail (le cas échéant en combinaison avec d'autres motifs), 61% pour les achats et/ou les loisirs.

6. En moyenne, les participants ont effectué près de 32 km en transports publics le jour de l'enquête [calcul d'un aller-retour par nos soins d'après la mention de leur lieu d'origine et de destination]. 21% des personnes se sont déplacées à l'intérieur de la commune de Lausanne, 38% du reste du canton vers Lausanne, et 20% à l'intérieur du canton (hors Lausanne et communes limitrophes).

7. Parmi les personnes qui n'ont pas utilisé la carte grise (échantillon vaudois), 8% dans l'agglomération lausannoise estiment qu'elles ne sont pas bien desservies par les transports publics, ce taux montant à 42% dans le reste du canton. 18% indiquent qu'elles ont besoin de leur automobile pour leur travail (27% pour les habitants des villes de Vevey–Montreux–Morges–Yverdon).

8. La question de l'impact de la gratuité est un élément complexe à appréhender dans les pratiques et les représentations : si le deuxième adjectif le plus cité spontanément pour qualifier les transports publics est "cher" (c'est même le premier cité par les non-utilisateurs vaudois), ce n'est de loin pas cette raison qui est mise en avant pour expliquer une utilisation des transports publics inférieure à une fois par mois – la moitié de l'échantillon : 29% citent l'absence ou la mauvaise desserte du domicile par les transports publics, 17% mentionnent les contraintes horaires, et 11% les temps de parcours. Les représentations en lien avec l'âge montrent que les moins de 25 ans considèrent les transports publics comme écologiques et la voiture comme polluante et chère, et que les plus de 40 ans pensent que les transports publics sont utiles (comme la voiture), et que cette dernière est nécessaire.

Enfin, parmi les personnes qui indiquent que des tarifs plus bas les inciteraient à davantage utiliser les transports publics, on note une surreprésentation des moins de 40 ans et des femmes (hommes) au foyer.

9. De manière générale et pour terminer, l'impact de l'opération carte grise sur les kilomètres effectués en automobile "économisés" est faible : environ 0,3%, soit près de 41'000 km économisés sur un total de kilomètres produits journalièrement par les habitants du canton de Vaud estimé à 13,5 millions [source: Microrecensement Transports 2000, calculs EPFL]. Toutefois, on peut estimer que l'impact serait plus fort en cas de pic de pollution, les personnes montrant alors vraisemblablement une plus forte prise de conscience que durant un mois de septembre peu pollué.

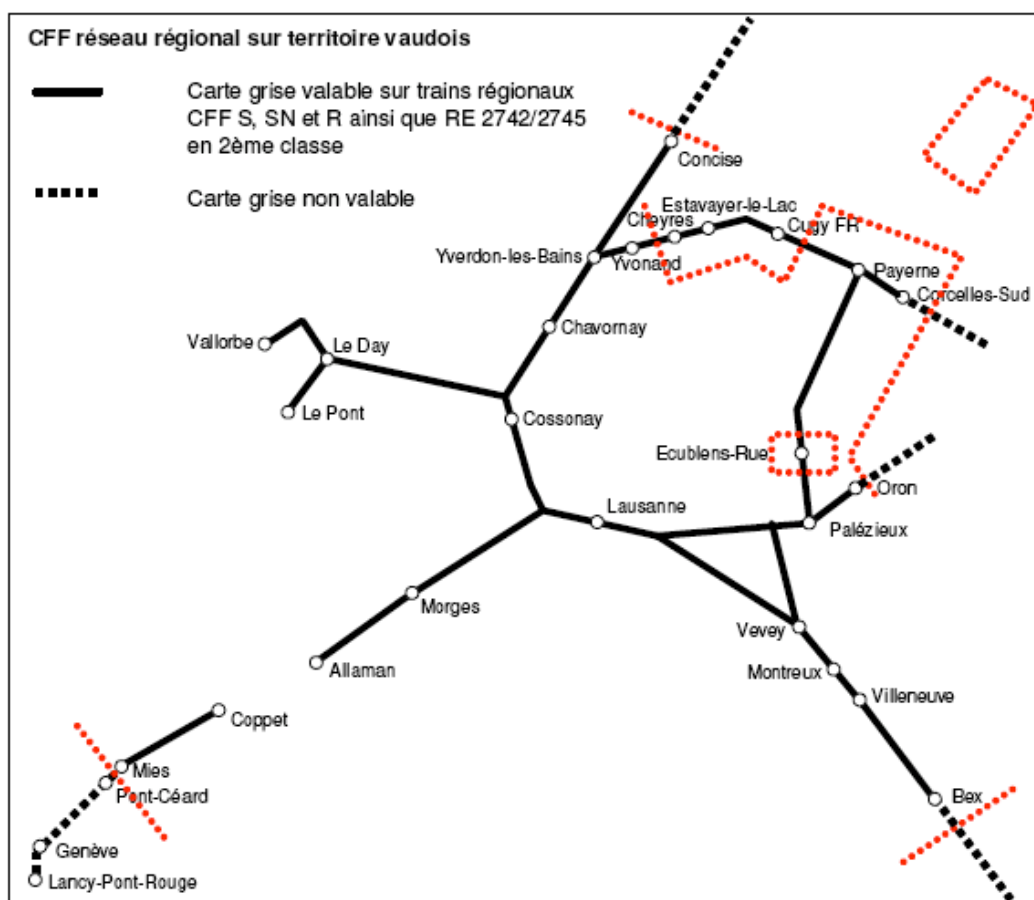
10. Compte tenu des kilomètres parcourus par les personnes interrogées, **le coût de l'opération peut être estimé à 25'000 francs par jour** (perte de recettes), auxquels s'ajoutent 17'000 francs par jour de prestations offertes, sous forme de campagne de promotion (pour les personnes qui n'auraient pas utilisé les transports publics sans l'opération).

1. Le contexte de l'opération : quelques considérations préalables

Du mardi 19 au vendredi 22 septembre 2006, durant la semaine de la mobilité, les personnes en possession d'une carte grise de véhicule à moteur (automobile / deux roues) avaient la possibilité d'emprunter les transports publics du canton de Vaud, la carte grise faisant office de titre de transport. Le rayon de validité excluait les lignes touristiques, la CGN, la participation des CFF se limitant au réseau REV. Afin d'évaluer quantitativement la participation des personnes concernées, des contrôles à but statistique ont été organisés dans les entreprises de transport.

Si l'opération a bénéficié d'une bonne couverture médiatique au moment de sa présentation, la communication a néanmoins connu quelques difficultés, en raison d'une part de la confusion avec d'autres événements organisés durant la semaine de la mobilité (en particulier gratuité des transports publics à Lausanne le samedi 23 septembre), et d'autre part de règles de validité complexes. Le document présentant ces dernières sur le site www.vd.ch/semainedelamobilite était ainsi rédigé dans un style sans doute plus adapté aux contrôleurs qu'au grand public – par exemple "Vers St-Maurice : valable jusqu'à/dès Bex (trains 4252, 4265, 12195, 12314). A/de direction St-Maurice-Sion, tdt nécessaire de/à Bex.", tandis que la carte synoptique ne représentait que le réseau CFF.

Figure 1 Carte synoptique d'information (<http://www.vd.ch/semainedelamobilite>)



Cette complexité a même induit en erreur certains contrôleurs CFF qui ont affirmé que la carte grise était valable sur les trains "grandes lignes" entre Morges et Lausanne.

L'objectif de l'opération était triple :

- réduire le trafic motorisé durant les 4 jours concernés
- permettre aux automobilistes de tester les transports publics
- mettre en place l'organisation d'un plan d'action dans les entreprises de transport, afin de pouvoir le cas échéant rapidement déclencher l'opération en cas de pic de pollution.

Sur un plan quantitatif, les comptages effectués durant les quatre jours de l'opération montrent que 2'164 cartes grises ont été présentées, soit 1,2% des voyageurs contrôlés. En rapportant ces chiffres aux passagers quotidiens, multipliés par quatre, il est estimé qu'environ 31'000 déplacements (sur 1,4 millions) ont été effectués avec la carte grise, soit 2,2% [source: service de la mobilité].

Afin de tester les deux premiers objectifs cités plus haut, un dispositif d'enquête spécifique a été développé, sous la forme d'un questionnaire distribué par les contrôleurs aux voyageurs utilisant leur carte grise. L'analyse a été complétée par la passation d'un sondage téléphonique sur l'entier du canton de Vaud, permettant de connaître les raisons de ne pas avoir profité de l'opération, et de décrire les principaux freins à l'utilisation des transports publics.

Le chapitre suivant décrit la méthodologie mise en œuvre.

2. Méthodologie utilisée

Deux canaux de récolte de données ont été utilisés : un questionnaire distribué aux personnes voyageant en transports publics avec leur carte grise, et un sondage représentatif de la population vaudoise.

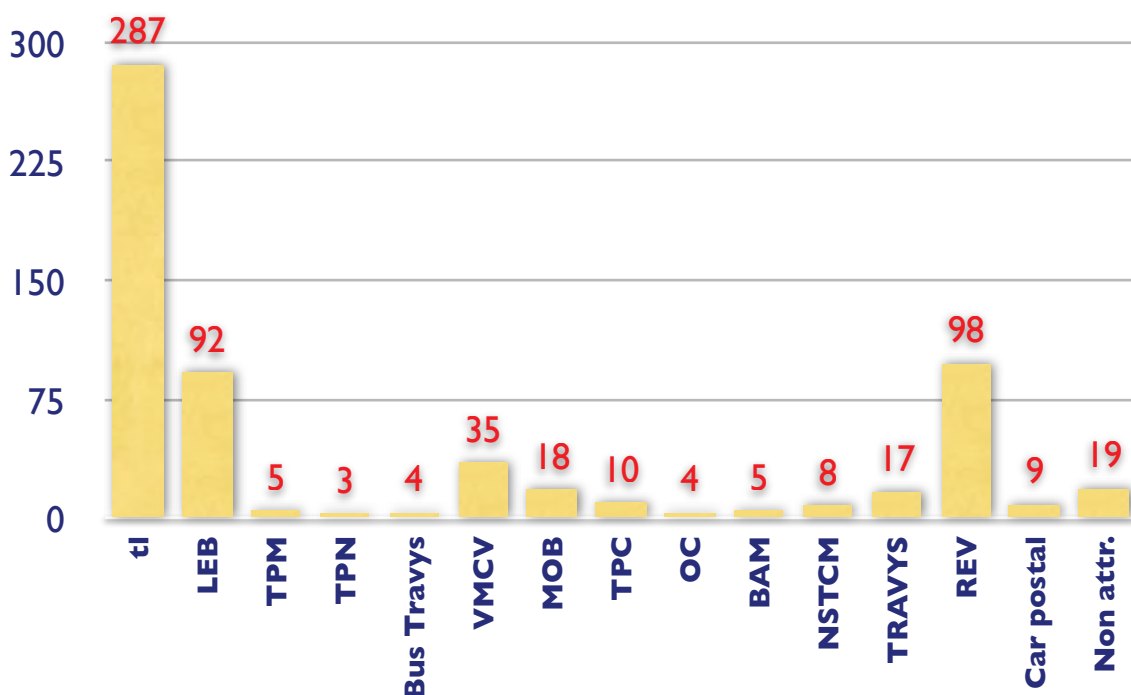
2.1 Distribution de questionnaires

Les entreprises de transport participant à l'organisation avaient prévu d'organiser des "contrôles" statistiques afin de calculer le manque à gagner en fonction des personnes ayant la carte grise comme titre de transport. Grâce aux entreprises qui en ont accepté le principe, il a été possible de profiter de ce dispositif pour distribuer un questionnaire A4 sur une seule page [voir annexe] ainsi qu'une enveloppe-retour à renvoyer à l'EPFL, pré-affranchie. Le questionnaire, rédigé par l'EPFL, a été validé par le Service de la mobilité. Dans la pratique, les contrôleurs tl par exemple demandaient si quelqu'un voyageait dans le véhicule avec une carte grise, et si oui le comptabilisait dans un décompte interne puis lui distribuaient le questionnaire.

3'000 questionnaires ont été imprimés et répartis dans les entreprises, afin d'avoir une bonne couverture géographique des différentes lignes de transport. 2'164 questionnaires ont été distribués, et parmi ceux-ci 610 questionnaires exploitables – c'est-à-dire remplis entièrement et sans indications fantaisistes – ont été retournés. Ce taux de retour de plus de 28% peut être qualifié de bon, un taux de 10% à 20% étant fréquemment observé pour du questionnaire auto-administré : la personne doit faire l'effort de remplir elle-même le questionnaire – ce que certains ont même fait à la machine à écrire ! – et de le poster.

La figure ci-dessous montre la répartition des questionnaires retournés, par entreprise de transport. On remarque sans surprise la part prépondérante des tl, suivie par les CFF (REV) et le LEB, qui a mené une campagne active d'information aux guichets et par le biais de papillons. Les autres retours sont moins importants, mais indiquent toutefois une bonne distribution du questionnaire sur tout le réseau vaudois.

Figure 2 Répartition des 610 questionnaires retournés, par entreprise de transport



2.2 Sondage téléphonique

Les questionnaires distribués dans les transports publics permettaient de connaître les pratiques et les opinions des personnes ayant participé à l'opération, mais il était nécessaire d'analyser également les perceptions des personnes (beaucoup plus nombreuses) n'ayant pas utilisé leur carte grise durant les quatre jours. Pour ce faire, seul un sondage représentatif de la population vaudoise était possible.

La société MIS Trend à Lausanne a été chargée de faire passer un questionnaire d'une trentaine de questions [voir annexe], lui aussi rédigé par l'EPFL et validé par le Service de la mobilité, la formulation exacte de quelques questions ayant ensuite été adaptée par MIS Trend.

Le sondage a eu lieu du 25 septembre au 5 octobre, soit juste après la fin de l'opération carte grise. 911 Vaudois âgés de 18 à 74 ans – soit les marges usuelles, débutant à 18 ans pour la possibilité de possession d'un permis de conduire – ont été interrogés, et répartis en trois sous-échantillons :

- 301 habitants des communes de Lausanne, Renens, Prilly, Pully [desserte urbaine et dense de transports publics]
- 303 habitants des communes de Morges, Yverdon, Vevey, Montreux [villes moyennes avec desserte urbaine de transports publics]

- 307 habitants des autres communes du canton de Vaud (hors district de Nyon, qu'il n'a pas été jugé utile de prendre dans l'échantillon car ses habitants, en majorité tournés vers Genève pour les liaisons domicile-travail, n'étaient que faiblement concernés par l'opération carte grise.

La marge d'erreur est de $\pm 3,3\%$ sur le total, et de $\pm 5,8\%$ sur chaque sous-échantillon.

Les deux questionnaires (papier + sondage téléphonique) ont été montés dans deux bases de données pour analyse.

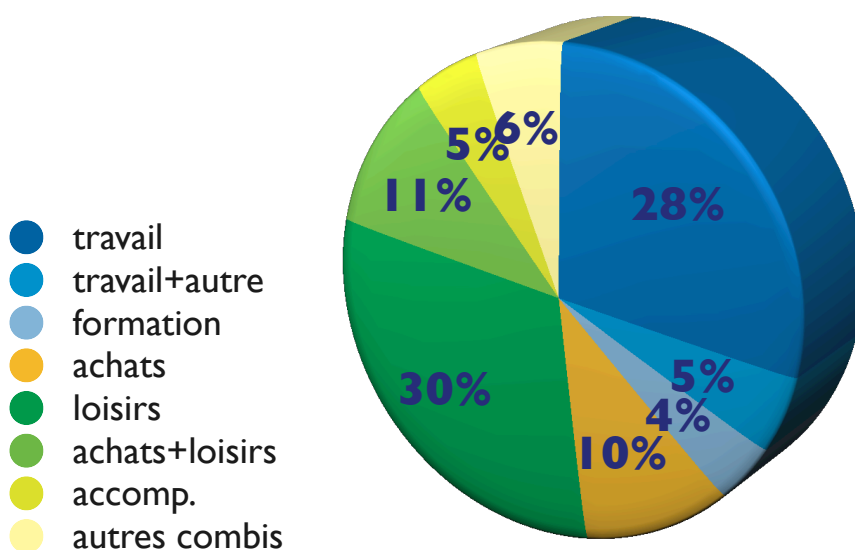
Les mentions des lieux de domicile et de destination ont été codés et vérifiés (lorsque seul le numéro postal était mentionné, la localité a été recherchée), puis la distance kilométrique par la route a été calculée pour chacune des relations aller-simple indiquées, de commune à commune, à l'aide du site internet mapquest.com. Pour les relations de Lausanne à Lausanne, une valeur de 2,5 km a été prise en compte (soit la longueur moyenne des déplacements effectués en automobile à Lausanne, selon le micro-recensement transports 2000).

3. Les utilisateurs de la carte grise : pratiques et profils

Dans ce chapitre, nous présentons les résultats du questionnaire distribué dans les transports publics, résultats qui permettent de décrire les motifs du déplacement effectué avec la carte grise, les raisons à l'origine de l'utilisation de la carte grise, les pratiques de déplacement usuelles des personnes ayant profité de l'opération, ainsi que leur profil socio-démographique. Enfin, les kilomètres parcourus par des automobilistes ayant cette fois utilisé les transports publics entre le 19 et le 22 septembre servent de base au calcul des kilomètres "économisés".

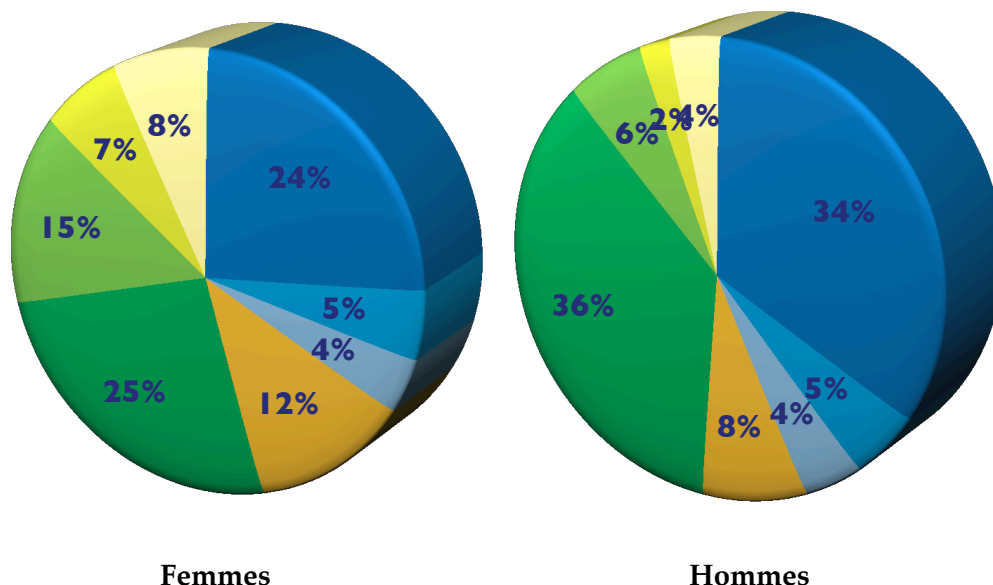
3.1 Qui a utilisé la carte grise, et pourquoi ?

Figure 3 Motifs du trajet effectué avec la carte grise (% des personnes)



La répartition des motifs liés aux déplacements effectués avec la carte grise se rapproche de celle constatée dans le microrecensement transports 2000, à savoir une part du motif travail inférieure au tiers des déplacements, et une suprématie des loisirs. Les personnes interrogées avaient la possibilité de donner plusieurs motifs, ce qui explique la part des combinaisons, que ce soit avec le travail, avec les loisirs, ou d'autres combinaisons plus complexes. Par rapport à l'objectif de cibler les automobilistes pendulaires, force est de constater que celui-ci n'est pas atteint : 51% des personnes se sont déplacées pour les loisirs ou des achats. En soi, ce résultat est toutefois intéressant, et illustre le rôle que devraient davantage jouer les transports publics pour ce motif. La récente décision des tl d'augmenter l'offre le samedi sur certaines lignes va d'ailleurs dans ce sens.

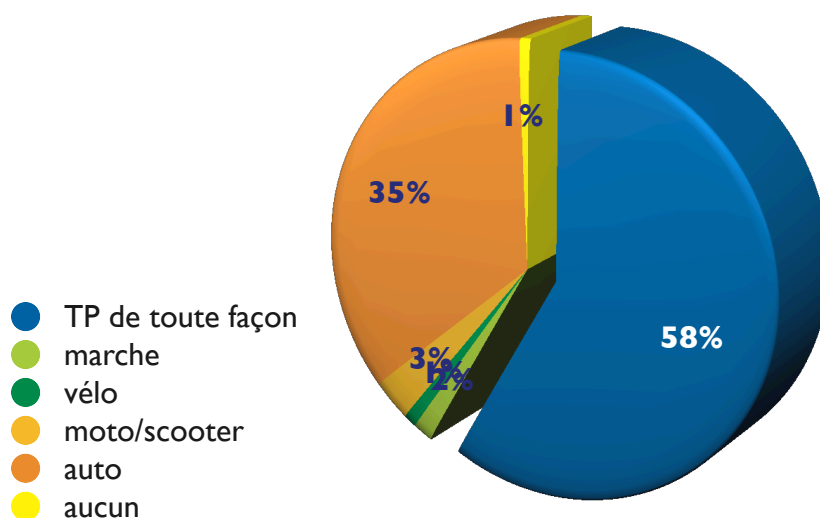
Figure 5 Répartition des motifs, selon le sexe (% des personnes)



Parmi l'échantillon des personnes interrogées, les femmes se déplacent moins pour le motif travail (24%+5% en combinaison) que les hommes (34%+5% en combinaison), mais davantage pour les achats et les loisirs (15% contre 6%). La part plus élevée des loisirs chez les hommes (36% contre 25%) tient pour partie à la fréquentation du Comptoir Suisse... qui se tenait en même temps que la semaine de la mobilité.

En complément aux motifs, signalons que l'opération carte grise a eu un impact en termes de génération de mobilité, ou de test sur des trajets peu habituels (et non sur du routinier), puisque seulement 15% des personnes interrogées ont indiqué effectuer le trajet qu'elles ont décrit tous les jours ou presque en transports publics, 12% tous les jours ou presque en automobile. Ils sont près de la moitié, tous modes de transport confondus, à indiquer effectuer ce trajet moins d'une fois par mois.

Figure 6 Quel moyen de transport aurait été utilisé sans l'opération carte grise ?

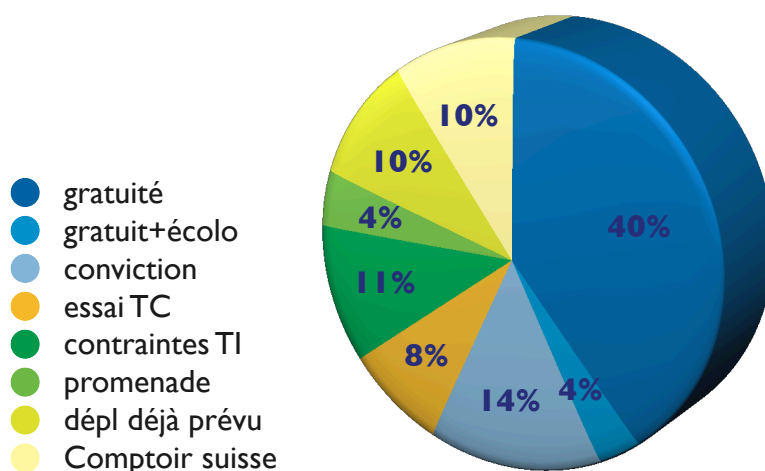


La figure ci-dessus est l'un des résultats majeurs de l'évaluation : loin d'attirer massivement les automobilistes à profiter de journées possibles de test des transports publics, sans tenir compte de leur coût (ou de la complexité d'utilisation des automates, comme certains l'ont indiqué), l'opération carte grise a représenté pour une majorité des personnes l'occasion de bénéficier de transports publics gratuits. La part de la cannibalisation est donc élevée, puisque 58% auraient de toute façon utilisé les transports publics s'il n'y avait pas eu la carte grise comme titre de transport. 3% auraient utilisé le vélo ou se seraient déplacé à pied – un effet pervers usuellement constaté, mais dans des proportions beaucoup plus importantes, dans les villes avec des transports publics gratuits – et 1% ne se serait carrément pas déplacé. Pour ces derniers, il s'agit de déplacements de loisirs à longue distance.

En bref, seulement 35% auraient effectué ce trajet en automobile, 3% en moto ou en scooter. Quel est le profil de ces automobilistes qui ont renoncé à leur moyen de transport usuel ? Ce sont à 60% des femmes, et à 60% d'un âge supérieur à 50 ans. Les motifs sont proches du total des personnes interrogées, soit 30% pour le travail, 25% pour les loisirs, et 12% pour une combinaison achats et loisirs. Et l'on compte 24% de retraités, là aussi hors de la cible. Le test des transports publics n'aura pas réussi à changer fondamentalement leurs habitudes, puisque seuls 7% pensent qu'ils utiliseront davantage les transports publics régulièrement, et pour 64% il faudrait que la carte grise fasse à nouveau office de titre de transport pour qu'ils continuent de les emprunter.

Si nous revenons à l'échantillon complet, nous constatons que l'argument essentiel pour l'utilisation de la carte grise est lié à la gratuité offerte par l'opération (40%).

Figure 7 Raisons à l'origine du trajet effectué avec la carte grise



14% ont participé à l'opération par conviction, seulement 8% ont mentionné l'essai des transports publics en tant que tel, et 11% mettent en avant les contraintes liées à l'utilisation de l'automobile (embouteillages et problèmes de parcage en ville, en particulier à cause du Comptoir Suisse). D'ailleurs le Comptoir Suisse est même cité spontanément par 10% des personnes !

Ce sont surtout les jeunes qui se sont montrés sensibles à la gratuité (66% des moins de 25 ans la citent spontanément, contre 36% des 65 ans et plus), ainsi que les femmes (44%, contre 34% pour les hommes). Des femmes qui expriment également cette sensibilité en approuvant l'affirmation "C'est la gratuité du transport public avec la carte grise qui me décide à les utiliser" à 78% (contre 66% pour les hommes), alors qu'elles ne sont que 22% à penser "Je suis davantage sensible à la qualité du transport public (fréquence, temps de parcours, ...) qu'à l'aspect financier" (contre 34% pour les hommes).

Enfin, les hommes se sont montrés plus enclins à tester les transports publics (11%, contre 6% pour les femmes).

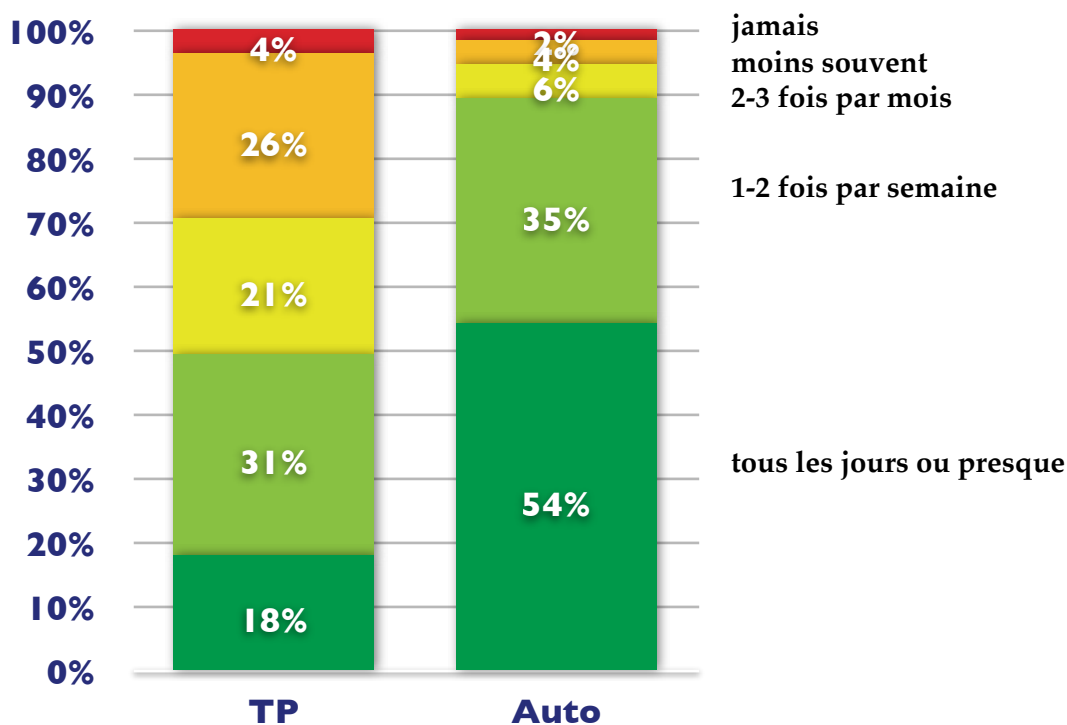
Quelques citations spontanées permettent d'illustrer les raisons à l'origine de l'utilisation de la carte grise :

- ➔ "Je voulais aller au Comptoir et éviter les problèmes de parking".
- ➔ "Cela tombait comme ça, le voyage était prévu depuis longtemps".
- ➔ "C'est pour la bonne cause".
- ➔ "C'est un choix politique, je soutiens l'initiative".
- ➔ "Pour comparer les temps de déplacement".
- ➔ "J'en ai profité entre deux abonnements mensuels".
- ➔ "Hier en présentant mon billet on m'a dit que j'aurais pu éviter de payer avec ma carte grise".
- ➔ "J'ai pris les tl par flemme !"
- ➔ "Je devais me rendre à Lausanne rapidement, j'ai entendu l'offre. J'ai donc pris le LEB pour être écologique !"
- ➔ "Je suis étudiante, alors un trajet de moins à payer c'est toujours bon à prendre".
- ➔ "Offre gratuite + écologie + dégustation vin".
- ➔ "Ma voiture est actuellement immobilisée pour réparation, je vais donc profiter de cette action durant la semaine".

De manière générale, l'opération carte grise bénéficie d'une bonne image, puisque 77% en ont parlé à des amis ou connaissances (ce taux montant à 88% chez les moins de 25 ans), et que 88% pensent qu'il s'agit d'une action utile à répéter lors de pics de pollution. Ils ne sont que 6% à être mitigés ou négatifs, 2% estiment qu'avant tout la communication devrait être améliorée (citation spontanée).

Nous terminons ce sous-chapitre en revenant sur le profil des personnes qui se sont déplacées en utilisant leur carte grise.

Figure 8 Pratiques modales habituelles des utilisateurs de la carte grise

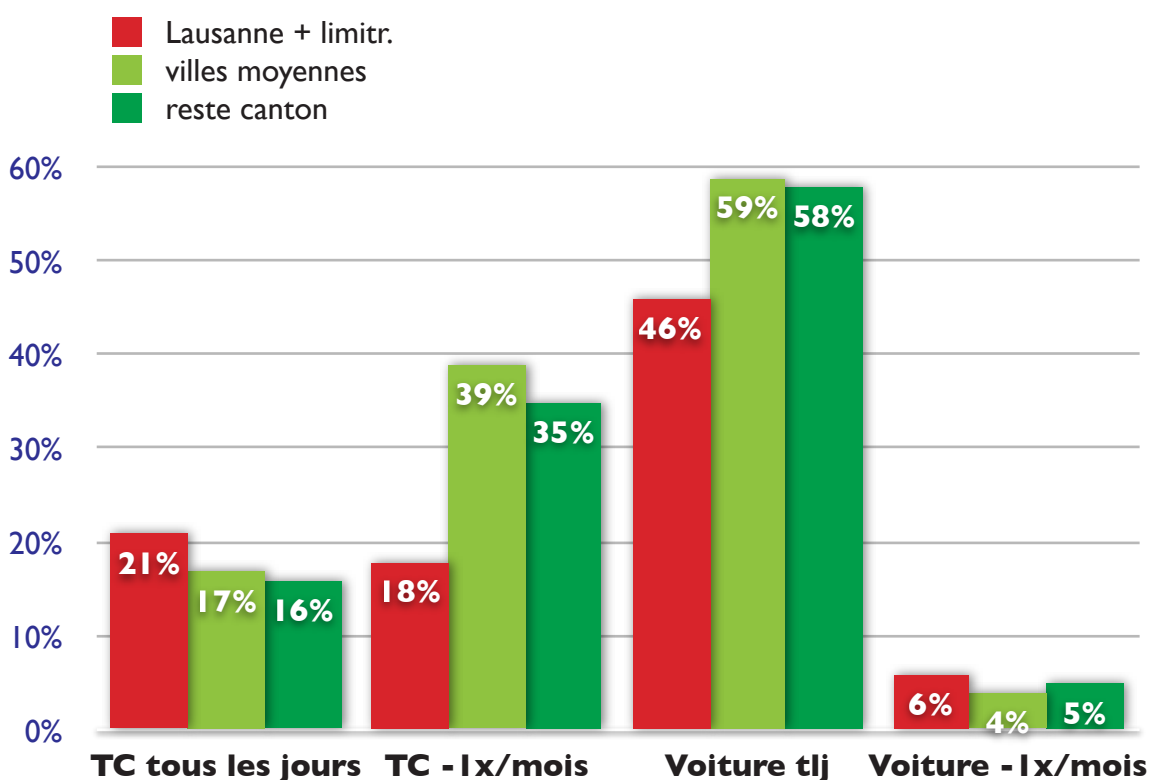


On constate que la moitié des utilisateurs de la carte grise utilisent les transports publics au moins une fois par semaine, donc sont loin de découvrir ce mode de transport. Seulement 30% les utilisent habituellement moins d'une fois par mois.

La pratique de la voiture est plus régulière, avec quasiment 90% d'utilisation au moins une fois par semaine.

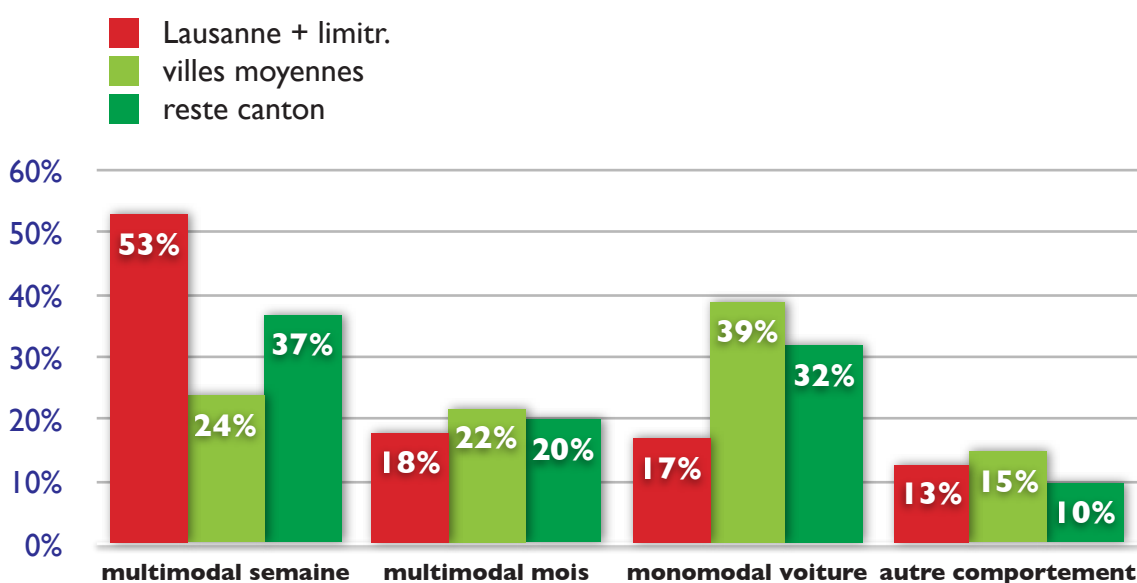
En reprenant ces comportements avec le même découpage que celui pour le sondage téléphonique (répartition du lieu de domicile entre Lausanne-Renens-Prilly-Pully / les villes moyennes / le reste du canton), on observe surtout une différenciation du premier type de commune de domicile : 21% des Lausannois ayant profité de l'opération carte grise utilisent déjà les transports publics tous les jours, seulement 18% les utilisent moins d'une fois par mois. 46% se déplacent en automobile tous les jours, contre 58-59% pour les deux autres contextes géographiques, et seule une part négligeable se servent de leur voiture moins d'une fois par mois [figure 9].

Figure 9 Pratiques modales habituelles (tous trajets confondus), selon le type de commune de domicile



Enfin, il est intéressant d'analyser la combinaison des deux pratiques. On qualifie ainsi de "multimodal semaine" une personne qui utilise la voiture et les transports publics au moins une fois dans la semaine, de "multimodal mois" ce même comportement, mais au moins une fois dans le mois. Le "monomodal voiture" est au contraire une personne qui utilise la voiture au moins une fois par semaine, et les transports publics moins d'une fois par mois.

Figure 10 Multimodalité (utilisation combinée de la voiture et des transports publics)



On remarque une forte multimodalité à la semaine sur Lausanne, alors que la cible de l'opération, à savoir les monomodaux en voiture, ne représentent que 17% à Lausanne-Renens-Prilly-Pully, et largement moins de la majorité (entre 32% et 39%) sur le reste du territoire vaudois.

Nous les avons caractérisées par leurs pratiques modales usuelles, les personnes s'étant déplacées en utilisant leur carte grise ont les caractéristiques socio-démographiques suivantes : il s'agit à 56% de femmes, à 30% de personnes âgées de 50 à 64 ans (et 27% sont âgées de 65 ans et plus), et enfin moins d'un tiers sont actifs à plein temps. Une nouvelle fois, la cible n'est pas atteinte, mais au moins la diversité des profils permet-elle une large diffusion de l'opération.

Figure 11 Classes d'âge des utilisateurs de la carte grise

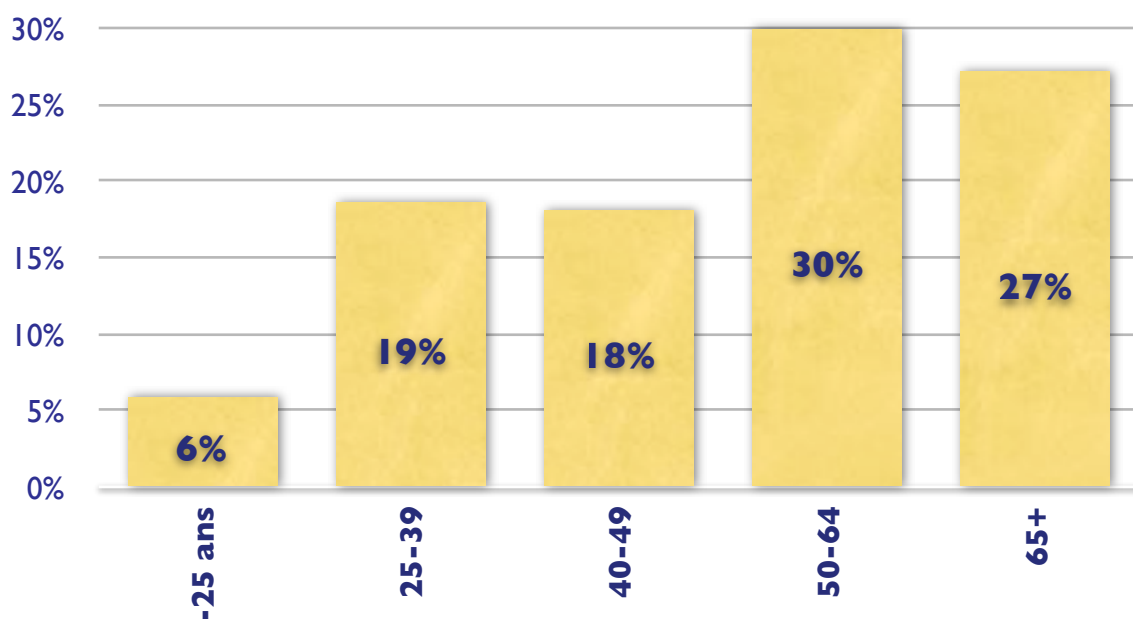


Figure 12 Type de ménage des utilisateurs de la carte grise

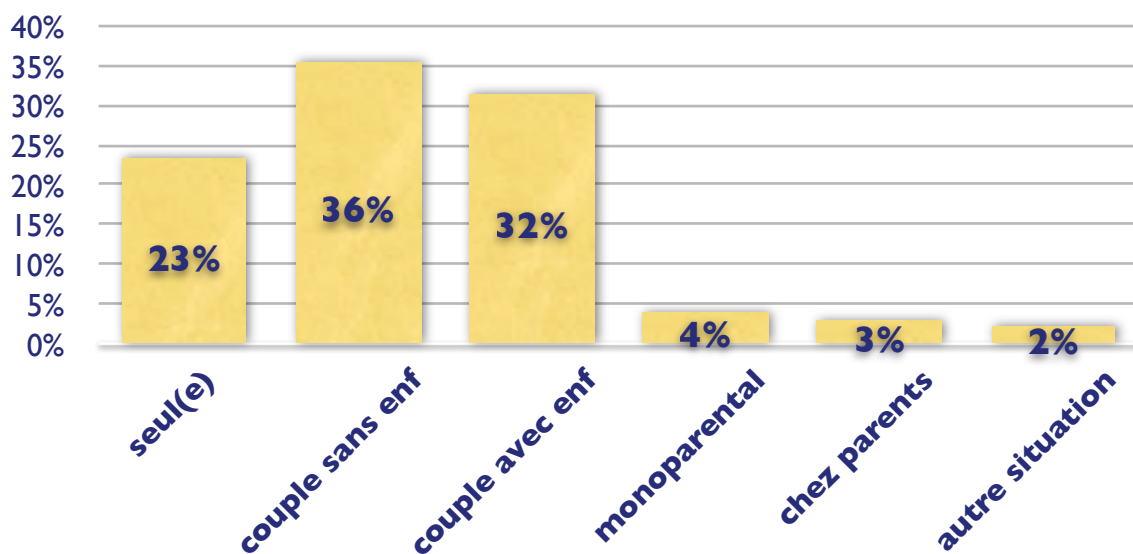
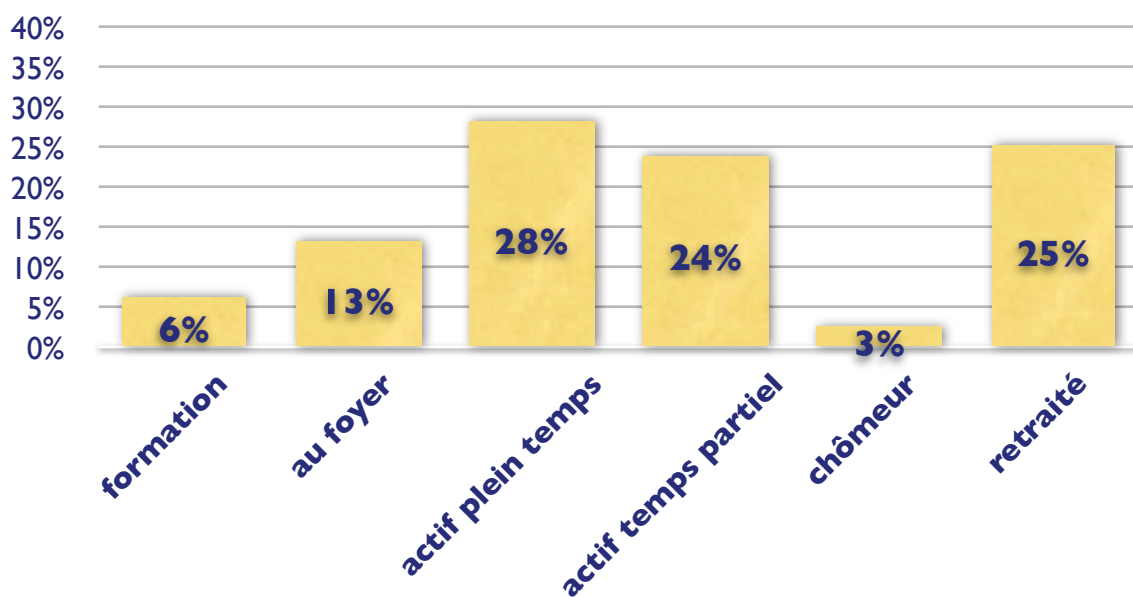


Figure 13 Type d'activité des utilisateurs de la carte grise

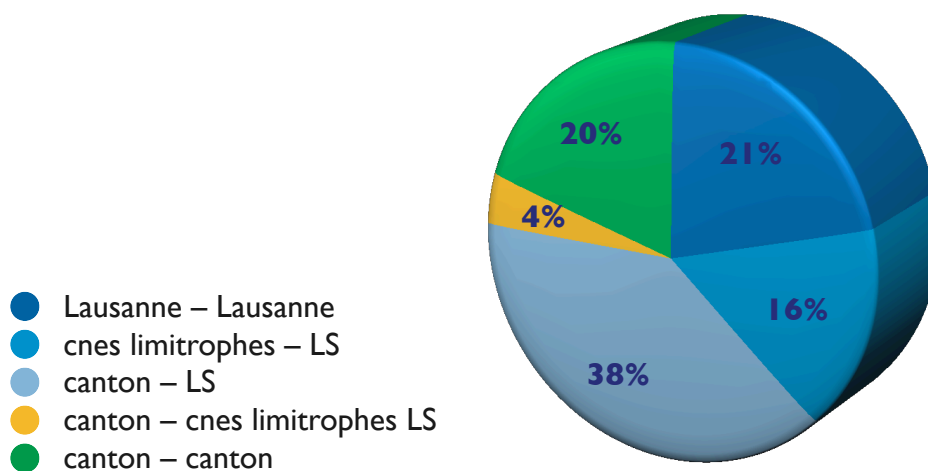


3.2 Combien de kilomètres en automobile ont-ils été économisés ?

L'un des objectifs annoncés de l'opération étant de diminuer le trafic individuel motorisé, il est intéressant d'estimer dans quelle mesure le report sur les transports publics a permis d'éviter des kilomètres parcourus en automobile.

Comme brièvement mentionné dans le sous-chapitre 2.2, l'indication par les personnes interrogées de leur lieu de domicile, l'origine et la destination de leur déplacement effectué avec la carte grise a été utilisée pour calculer les kilomètres séparant ces deux points (sur la base d'un aller-simple). Nous avons également classé ces déplacements selon leur portée géographique.

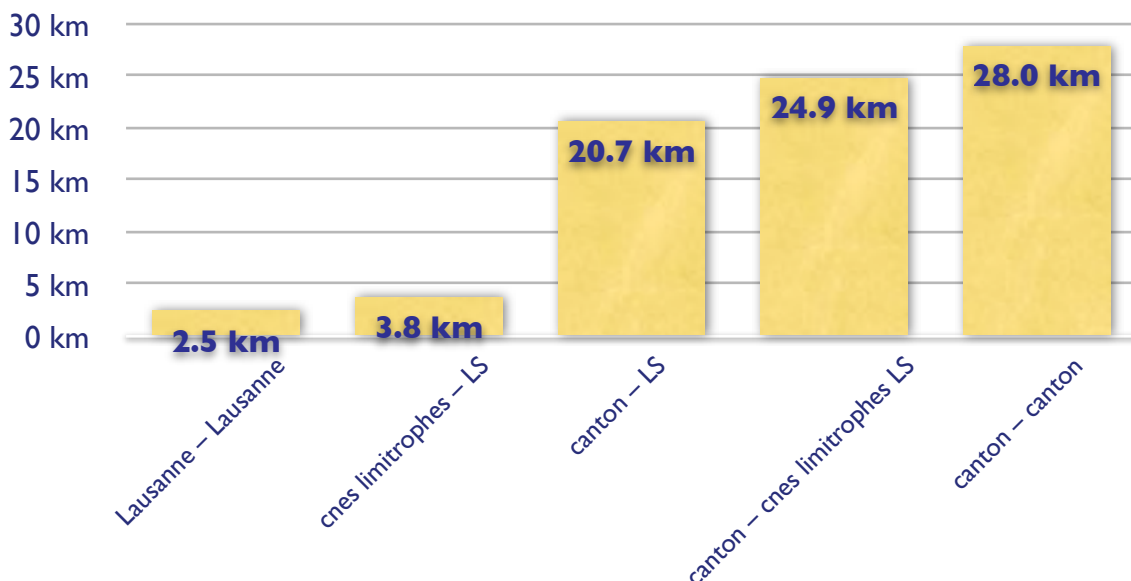
Figure 14 Types d'origines-destinations des personnes ayant utilisé la carte grise



Un cinquième des déplacements a été effectué à l'intérieur de la commune de Lausanne, et trois quarts des déplacements sont en lien avec Lausanne (que l'origine soit Lausanne elle-même, les communes limitrophes de Lausanne, ou le reste du canton de Vaud). Seuls 20% des origines-destinations n'impliquent que le reste du canton.

En moyenne, chaque personne interrogée a effectué un déplacement aller-simple de 15,8 kilomètres. La longueur moyenne de ce déplacement, ventilée par type de relation (voir figure suivante), illustre l'importance kilométrique des déplacements effectués hors de la région lausannoise, soit près de deux fois la moyenne (28 km).

Figure 15 Kilomètres moyens réalisés (base aller-simple) selon le type de relation



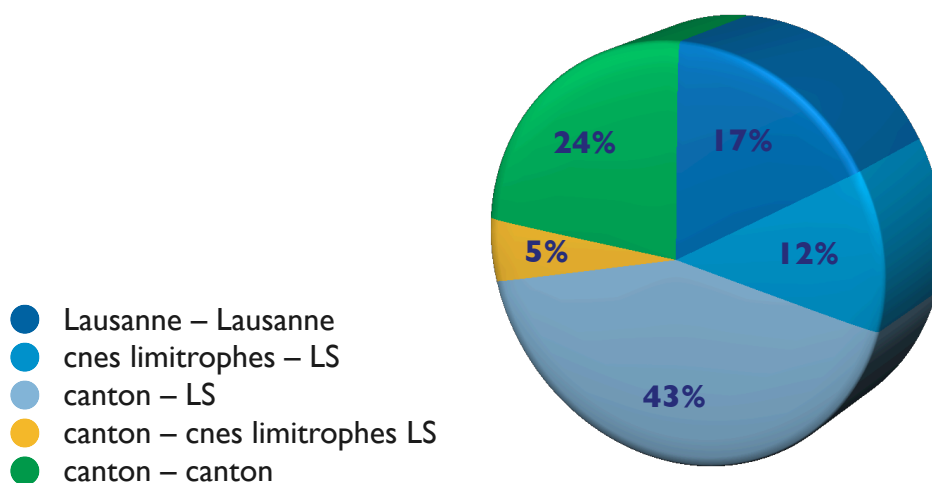
La répartition par motif montre sans surprise le poids des loisirs, plus forts générateurs de kilomètres parcourus juste après l'accompagnement (visiblement interprété par les personnes interrogées comme le fait d'effectuer le déplacement avec une autre personne, et non au sens usuel d'accompagner par exemple un enfant à l'école ou une connaissance à la gare).

Figure 16 Kilomètres moyens réalisés (base aller-simple), par motif



Enfin, si nous nous intéressons uniquement aux déplacements effectués par des personnes ayant déclaré que, sans l'opération carte grise, elles auraient utilisé leur voiture (pour rappel : 35% de l'échantillon), nous constatons que la moyenne aller-simple ne varie guère : 15,1 km, contre 15,9 km pour les personnes qui auraient de toute façon utilisé les transports publics.

Figure 17 Répartition des déplacements qui auraient été faits en automobile sans l'opération carte grise (base : 35% des personnes interrogées), par type de relation



On constate que plus d'un quart des déplacements sont des déplacements de faible ampleur, soit de Lausanne à Lausanne, soit de Lausanne à ses communes limitrophes.

Le contexte posé, nous pouvons maintenant décrire la procédure qui a été mise en œuvre pour estimer le nombre de kilomètres en voiture économisés. D'après les chiffres fournis par le Service de la mobilité, le nombre de déplacements effectués par des personnes ayant utilisé la carte grise est de 30'922 sur les quatre jours, soit 7'730 par jour. Notre échantillon indique que 35% des utilisateurs de la carte grise ont renoncé à la voiture, et parcouru une moyenne de 15.1 km par déplacement. Le calcul donne donc pour résultat environ 41'000 kilomètres journaliers qui n'ont pas été produits par l'automobile.

Que représente cet ordre de grandeur dans la mobilité automobile quotidienne des Vaudois ? Le microrecensement transports 2000 indique que 52% des personnes interrogées dans le canton de Vaud et âgée de 18 ans et plus ont utilisé l'automobile comme mode de transport, pour une moyenne de 54 km. Rapportés à la population vaudoise de plus de 18 ans en 2000, ces chiffres permettent d'estimer que 13,5 millions de kilomètres en automobile sont générés chaque jour.

Sur cette base, il est possible d'évaluer à 0,3% la part d'économie réalisée par l'opération carte grise. Compte tenu de l'augmentation de la mobilité depuis 2000, cette part est vraisemblablement encore moins élevée. Durant la phase d'essai (septembre 2006), l'impact environnemental a donc été pour ainsi dire nul. Il est difficile d'estimer quelle serait son importance en cas de mise en place de la mesure à l'occasion de pics de pollution, mais on peut postuler qu'il serait tout de même plus élevé (plus forte prise de conscience des personnes, qui sont par ailleurs près de 90% à estimer qu'il s'agit d'une mesure à mettre en place systématiquement en cas de pics pollution).

Enfin, les coûts de l'opération (hors frais administratifs et d'enquête) ont été évalués sur la base des kilomètres parcourus. Sur la base de 7'730 déplacements par jour effectués avec la carte grise comme titre de transport, et d'une recette moyenne pour les transports publics de 35 centimes au kilomètre [source : Service de la Mobilité/Mobilis], les pertes de recettes peuvent être estimées à 25'000 francs par jour, et les prestations offertes à 17'000 francs par jour¹.

Rapportées au nombre de personnes touchées (près de 4'000), le rapport coût-notoriété peut être qualifié de bon, en comparaison par exemple avec une campagne de publicité classique (affichage, presse, radio).

¹ Parmi les 7'730 déplacements effectués, en postulant un aller-retour par personne, 58% des personnes interrogées auraient utilisé de toute façon les transports publics, pour un déplacement moyen de 15,9 km, soit environ 25'000 francs. Pour 37% qui auraient utilisé l'automobile ou la moto / le scooter, avec un déplacement moyen de 15,0 km, les prestations offertes sont de 15'000 francs environ. Enfin, 3% n'auraient pas effectué de déplacement sans l'opération (génération de trafic, pour un déplacement de 17,8 km en moyenne), soit un coût de 2'000 francs.

4. Les non-utilisateurs : raisons et représentations des transports

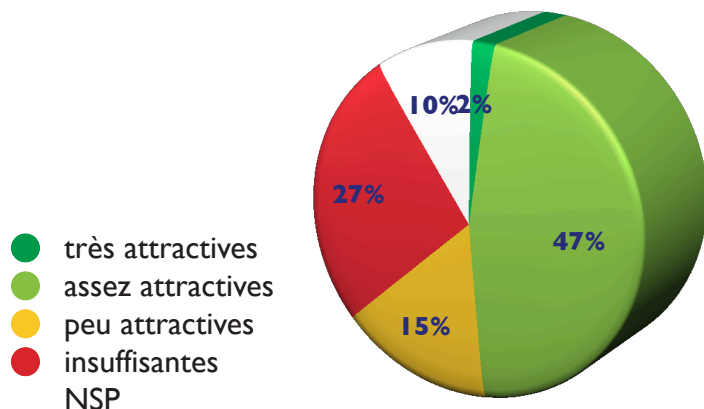
L'analyse de l'impact de l'opération carte grise ne saurait se limiter aux seules personnes qui en ont profité. Les freins à son utilisation, en partie nourris par des représentations défavorables à l'égard des transports publics, sont également intéressants à analyser. C'est dans cette optique qu'a été réalisé le sondage téléphonique sur le canton de Vaud – hors district de Nyon, peu concerné par l'opération car majoritairement orienté sur le canton de Genève pour ses déplacements pendulaires.

En premier lieu, il convient de relever le bon taux de notoriété de l'opération, puisque 59% des personnes interrogées en avaient entendu parler, ce taux montant même à 67% dans l'agglomération lausannoise. Parmi les 59% au courant de la mesure, 10% y ont recouru pour se déplacer du 19 au 22 septembre, soit 4% de l'échantillon total. Il n'est bien sûr pas question d'analyser cet échantillon si faible – d'où l'intérêt du double dispositif d'enquête – mais plutôt d'évaluer les raisons pour lesquelles 96% des interviewés n'ont pas recouru à leur carte grise en guise de titre de transport.

Pour 24% des réponses spontanées, c'est la mauvaise desserte par les transports en commun qui est mise en avant (8% seulement dans l'agglomération lausannoise, mais 42% dans le reste du canton), ou alors le besoin de son automobile au travail (18%), ou plus simplement le fait de posséder déjà un abonnement de transports publics (8%).

En effet, 26% des personnes interrogées ont un abonnement mensuel et annuel, et parmi celles-ci seulement 40% étaient au courant que des mesures de compensation étaient offertes aux abonnés (pour éviter de donner l'impression de favoriser les automobilistes uniquement). Le taux de notoriété est de 50% chez les plus de 60 ans, 30% chez les moins de 25 ans. Parmi les 40% connaissant l'existence de ces mesures, un peu moins de la moitié les trouvent attractives, un quart les jugeant même insuffisantes. Dans la presse ou certains sites internet, des interventions relevaient d'ailleurs qu'il était paradoxal, dans le cadre d'une action visant à promouvoir les transports publics, d'offrir des bons de réduction pour du karting...

Figure 18 Jugement sur les mesures de compensation à l'intention des abonnés



Il n'a pas été possible de recueillir des informations statistiques sur l'utilisation effective de ces mesures de compensation.

En plus d'un taux de notoriété élevé, l'opération carte grise bénéficie d'une bonne image, puisqu'une majorité (57%) pense qu'il s'agit d'une mesure efficace (65% dans le reste du canton). 22% trouvent que c'est intéressant pour essayer d'attirer les automobilistes vers les transports publics, et seulement 4% la considèrent comme un gadget.

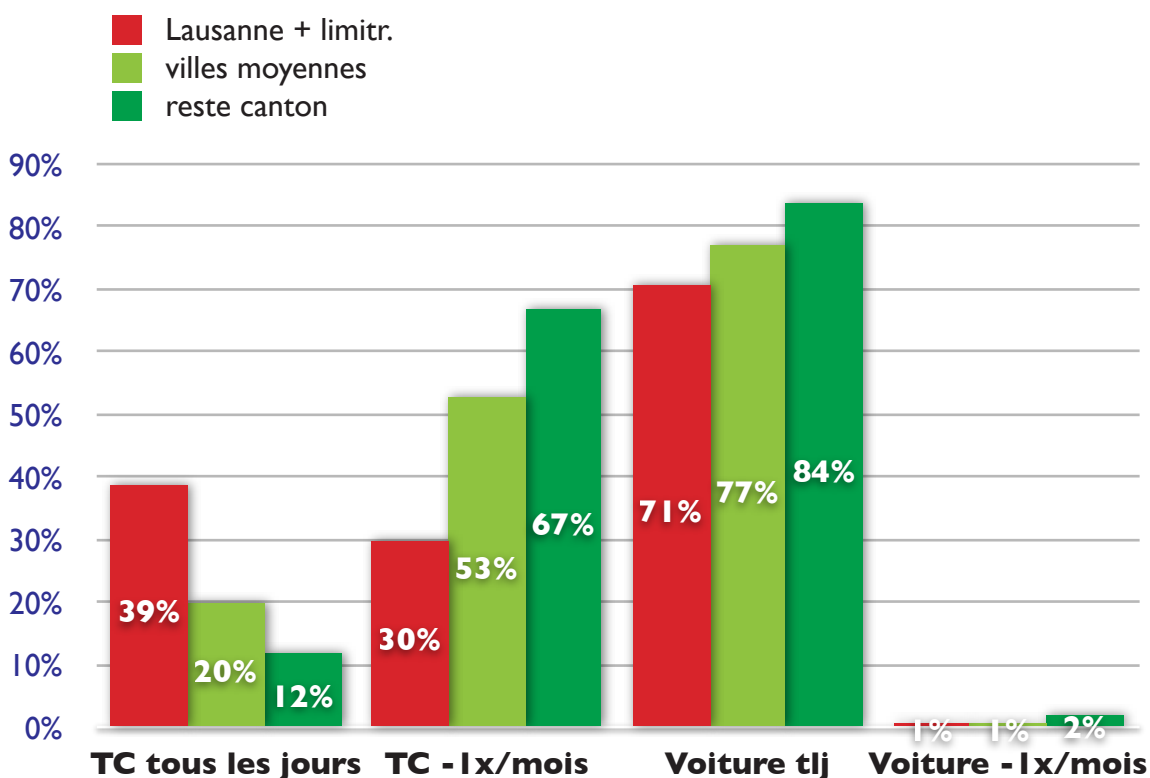
De même, 87% sont favorables à la mise en place systématique d'une telle mesure lors de pics de pollution (90% chez les moins de 40 ans, 76% chez les plus de 65 ans).

4.1 Les utilisateurs des transports publics moins d'une fois par mois

Quelques questions spécifiques étaient posées aux utilisateurs irréguliers des transports publics, afin de connaître les raisons de leur non-utilisation et les éléments dans l'offre auxquels ils seraient sensibles pour le cas échéant modifier leurs habitudes.

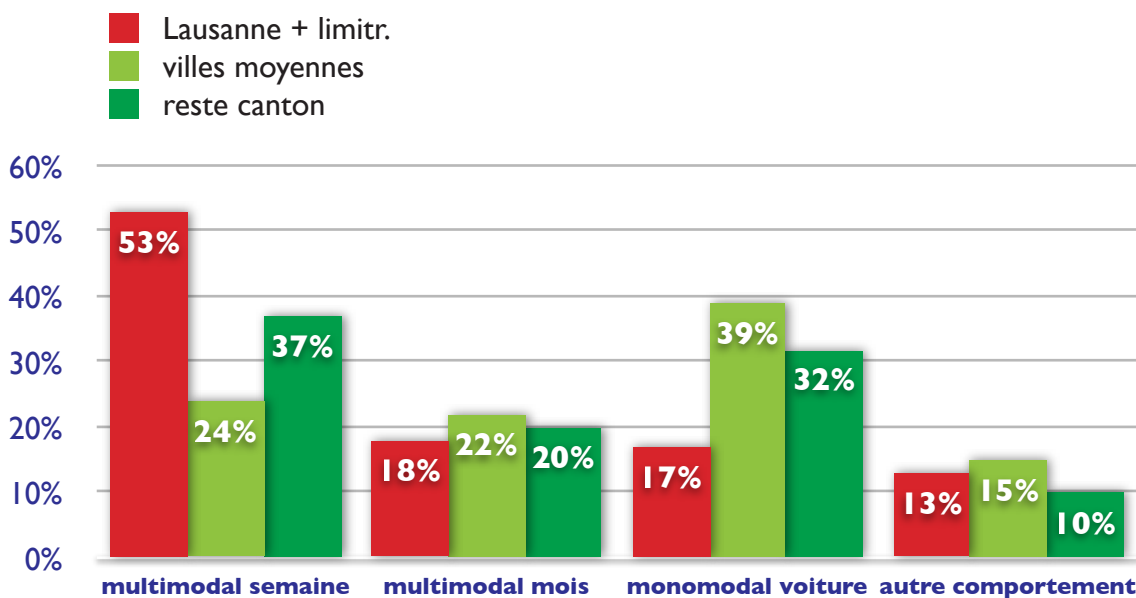
Dans notre échantillon, les personnes utilisant les transports publics moins d'une fois par mois habitent sans surprise à l'écart des zones urbaines, le pourcentage passant de 30% à Lausanne-Renens-Prilly-Pully à 53% pour Vevey-Montreux-Morges-Yverdon et 67% pour le reste du canton. L'utilisation quotidienne de la voiture suit la même courbe.

Figure 19 Pratiques modales habituelles, selon le type de commune de domicile



Comme pour le premier échantillon, nous avons calculé la multimodalité à la semaine ou au mois, afin d'analyser de façon combinée la pratique de l'automobile et celle des transports publics.

Figure 20 Multimodalité dans le canton de Vaud



On observe qu'une majorité de Lausannois sont multimodaux à la semaine, alors que les monomodaux en voiture (qui utilisent au moins une fois par semaine la voiture, et moins d'une fois par mois les transports publics) se retrouvent essentiellement dans les villes moyennes (39%) et dans le reste du canton (32%).

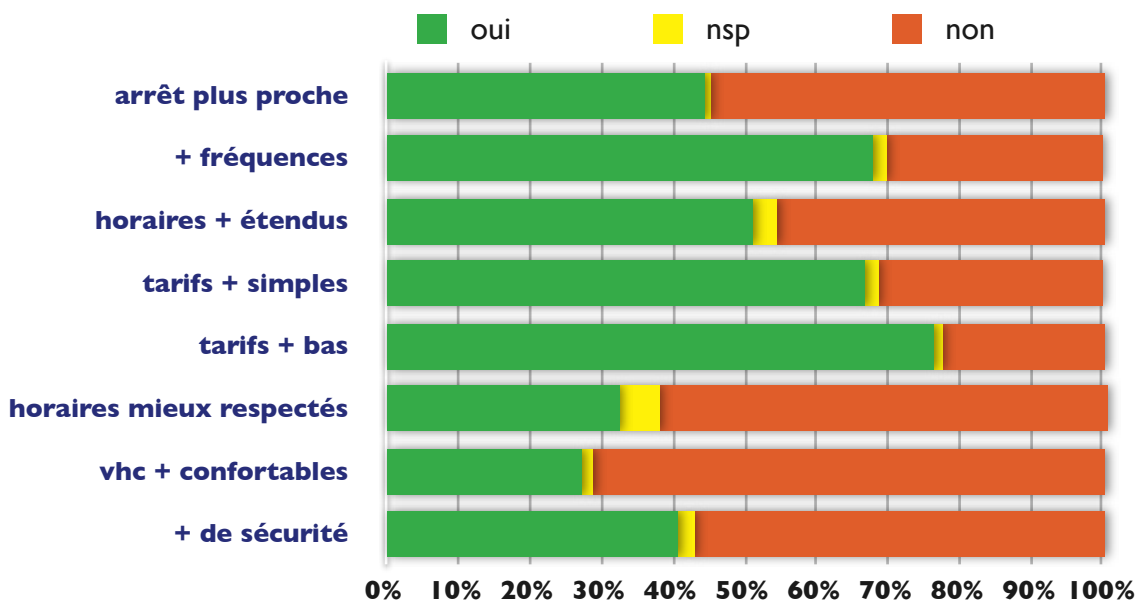
Un lien entre la fréquentation des transports publics et le taux de notoriété de l'opération carte grise peut être fait, étant donné que 67% des multimodaux semaine en avaient entendu parler, contre 57% des monomodaux voiture, et 49% des personnes qui se déplacent moins d'une fois par mois en voiture et en transports publics.

En moyenne cantonale, 50% des personnes interrogées utilisent les transports publics moins d'une fois par mois. Parmi les raisons avancées par les personnes elles-mêmes en citation spontanée, c'est l'absence ou la mauvaise qualité de la desserte du domicile par transport public qui arrive en premier pour 29% des non-utilisateurs – 15% dans l'agglomération lausannoise, 20% dans les villes moyennes et 42% dans le reste du canton. Le lien avec l'offre semble clair, même si une méconnaissance de l'offre et de sa récente amélioration dans le canton est sans doute également à l'origine du pourcentage très élevé de citation. Les contraintes horaires viennent ensuite, citées par 17%, puis les temps de parcours (11%). Pour 9%, c'est l'absence ou la mauvaise desserte du lieu de travail qui est mise en avant, et l'élément le plus intéressant est lié au coût : seuls 6% citent spontanément la cherté des transports publics comme explication à leur

faible ou leur absence d'utilisation. Ce point est crucial pour la suite de l'analyse, car paradoxalement (voir sous-chapitre 4.2) la cherté est l'image dominante qui est associée aux transports publics.

Le sous-échantillon de non-utilisateurs des transports publics se prononçait également sur une série de mesures.

Figure 21 Les mesures suivantes seraient-elles susceptibles de vous faire prendre régulièrement les transports publics ?



L'amélioration des fréquences de passage et des tarifs plus simples ressortent comme dominants, le maximum étant atteint par des tarifs plus bas, ce qui semble en contradiction avec le résultat précédent. Il est intéressant de remarquer que l'amélioration de la sécurité est vue par une majorité de personnes comme un élément non déterminant, ce qui montre que l'image d'insécurité dans les transports publics parfois véhiculée par la presse n'est pas complètement partagée par les personnes interrogées.

Qui sont les personnes les plus sensibles à des tarifs plus bas ? Ce sont plutôt des jeunes (80% de "oui" chez les moins de 25 ans, contre 71% chez les plus de 50 ans), des femmes (ou hommes) au foyer (82% de oui), et – autre paradoxe – ces personnes sont moins bien informées de l'opération carte grise (72% de "oui" chez les personnes au courant de l'opération, 81% chez les personnes ignorant l'action).

4.2 L'image des moyens de transport

En début de questionnaire (afin de ne pas influencer les opinions par des questions précises sur les aspects de la mobilité en transports publics ou en voiture), il était demandé aux personnes interrogées de citer spontanément trois adjectifs qui leur semblaient les plus adaptés pour qualifier l'automobile et les transports publics. Après recodage et tri par ordre décroissant de citation, nous obtenons les résultats suivants pour l'automobile.

Figure 22 Adjectifs cités spontanément pour qualifier l'automobile, selon le type de commune de domicile

Agglo LS	Villes moyennes	Reste du canton VD
pratique	pratique	pratique
polluant	polluant	rapide
rapide	cher	polluant
cher	rapide	cher
rend autonome	utile	nécessaire
utile	rend autonome	confortable
confortable	confortable	rend autonome
nécessaire	nécessaire	utile
encombrant	flexible	flexible

Les différences entre types de commune de domicile ne sont pas très importantes, on relèvera toutefois la citation en 3^e plutôt qu'en 2^e place du côté "polluant" de la voiture, elle est également davantage jugée "nécessaire" dans le reste du canton que dans les zones urbaines plus denses. Enfin, son caractère "encombrant" n'est cité en 9^e position que par les habitants de Lausanne-Renens-Pully-Prilly.

Malgré sa forte diffusion et les progrès techniques, la voiture a désormais comme première image celle de la pollution qu'elle engendre. Ses utilisateurs quotidiens mettent en premier son côté pratique, rapide et polluant, alors que ses non-utilisateurs sont sensibles au côté pratique, polluant et cher, en ayant également une image de dangerosité (8^e position) et d'encombrement (9^e position), alors que les utilisateurs l'estiment nécessaire et flexible.

Figure 23 Adjectifs cités spontanément pour qualifier l'automobile, selon son utilisation

Tous les jours	Jamais
pratique	pratique
rapide	polluant
polluant	cher
cher	rapide
nécessaire	utile
rend autonome	rend autonome
utile	confortable
confortable	dangereux
flexible	encombrant

Figure 24 Adjectifs cités spontanément pour qualifier les transports publics, selon le type de commune de domicile

Agglo LS	Villes moyennes	Reste du canton
pratique	pratique	cher
cher	cher	pratique
écologique	écologique	écologique
lent	économique	pas fréquent
utile	confortable	contraignant
économique	agréable	inadapté
pas fréquent	inadapté	lent
bondé	utile	économique
rapide	rapide	confortable

Concernant les transports publics, les variations selon le type de commune de domicile ou selon l'utilisation sont beaucoup plus contrastées. Ce qui frappe en premier est l'image de cherté (en 2^e, et même en premier adjectif cité dans le reste du canton), alors que comme nous l'avons mentionné cet élément n'est que faiblement mentionné comme raison principale à l'origine de la non-utilisation des transports publics. De façon générale, l'image est plus négative dans le reste du canton, les transports publics sont considérés comme pas fréquents, contraignants, inadaptés et lents.

Dans une plus large mesure que pour l'automobile, la distinction entre utilisateurs et non-utilisateurs est marquée.

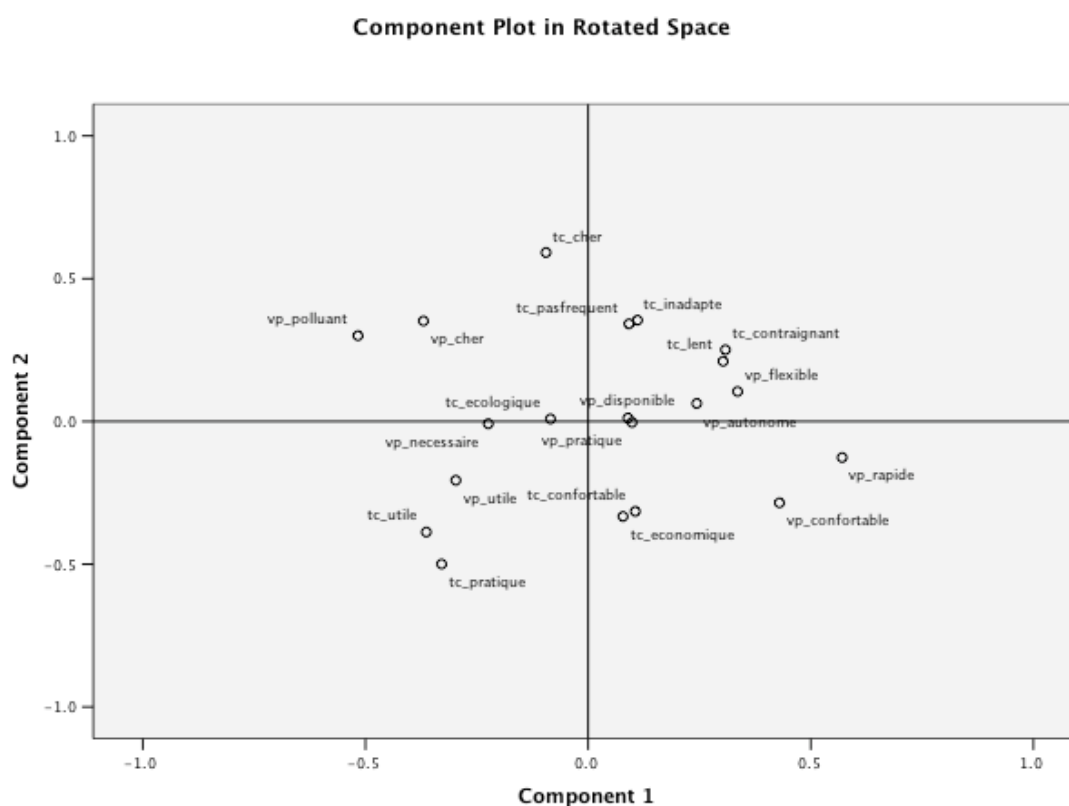
Figure 25 Adjectifs cités spontanément pour qualifier les transports publics, selon leur utilisation

Tous les jours	Jamais
pratique	cher
cher	pratique
écologique	inadapté
utile	lent
rapide	pas fréquent
économique	écologique
confortable	contraignant
bondé	économique
lent	utile

A part la cherté, les utilisateurs quotidiens citent bien davantage d'adjectifs positifs (bondé arrive en 8^e position), alors que chez les non-utilisateurs les adjectifs négatifs sont davantage représentés – un lien logique avec la figure précédente étant donné que les non-utilisateurs sont plus fréquents dans le reste du canton.

Afin de permettre une observation conjointe des citations d'adjectifs, nous avons réalisé une analyse factorielle positionnant sur un plan à deux dimensions les citations les plus fréquentes. Plus les points sont proches, plus les adjectifs sont cités ensemble par les personnes interrogées.

Figure 26 Analyse factorielle : citation des adjectifs relatifs à la voiture (vp_) et aux transports publics (tc_)

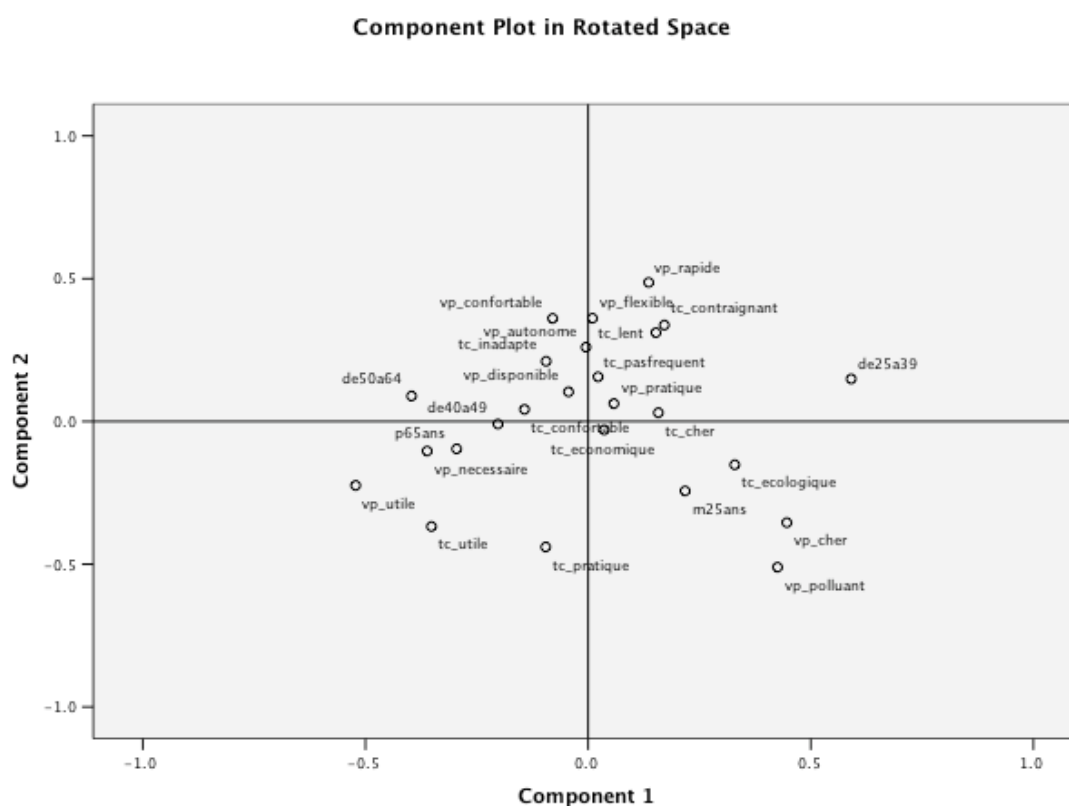


Le premier axe (horizontal) oppose une vision négative de la voiture (à gauche) à une vision positive (à droite), tandis que l'axe vertical est ordonné par les représentations de coûts (cherté en haut, économique en bas). Certaines personnes associent la rapidité et le confort de la voiture, alors que d'autres opposent la flexibilité de la voiture au caractère lent et contraignant des transports collectifs.

L'ajout des classes d'âge en variable supplémentaire (figure 27 en page suivante) réorganise le nuage de points, et permet de constater que les moins de 25 ans ont à la fois une vision écologique des transports collectifs et chère et polluante de la voiture, alors que les plus de 40 ans sont rassemblés à l'opposé sur une vision positive de la voiture, associée chez les plus de 65 ans au côté utile des transports collectifs (utile aussi pour la voiture, jugée nécessaire).

En ajoutant cette fois les pratiques modales (non représenté), on constate que les monomodaux en voiture estiment que les transports publics sont chers et inadaptés, et la voiture nécessaire, alors que les multimodaux associent le côté écologique, utile, confortable et économique des transports publics au côté pratique de la voiture.

Figure 27 Analyse factorielle : citation des adjectifs relatifs à la voiture (vp_) et aux transports publics (tc_), en lien avec les classes d'âge.



En conclusion, nous constatons que les représentations à l'égard des transports publics sont fortement liées à leur fréquentation, et qu'a priori toute action comme celle de l'opération carte grise, en amenant des utilisateurs irréguliers à devenir un peu plus multimodaux, peut permettre à terme d'améliorer leur image. La question des tarifs plus bas, voire de la gratuité des transports publics réclamée par certains partis politiques, nécessite de prendre des précautions : la mention de la cherté dans les adjectifs spontanés est sans doute davantage à prendre comme une forme "d'excuse" à ne pas les utiliser – puisque lorsque l'on demande explicitement les raisons de non-utilisation, le coût est marginal – ou alors une forme de méconnaissance de l'offre tarifaire en vigueur. Une communication comparative sur les coûts, en particulier à l'attention des jeunes, qui ont déjà une image plutôt positive des transports publics, serait sans doute utile à mener, de même qu'une campagne active d'information sur la qualité de l'offre et le type de desserte à disposition (voir l'exemple de Poitiers dans le chapitre suivant).

5. Comparaison avec des expériences similaires

Des expériences semblables “d’initiation” aux transports publics par le biais d’offres spéciales spécifiques ont déjà été organisées dans différents contextes. Nous mentionnerons brièvement ici les exemples suivants :

- Zurich : échange d’abonnements contre le dépôt de la plaque minéralogique d’un véhicule à moteur / distribution de cartes journalières aux automobilistes
- Thun, Kriens, Horw : échange d’abonnements mensuels à prix réduits en juillet et août (lutte contre l’ozone), contre dépôt du permis de conduire
- Berne : abonnement mensuel à prix réduit contre dépôt du permis de conduire
- Genève : opération de promotion auprès des automobilistes interrogés dans le cadre de l’enquête aux frontières
- Poitiers : opération « Testez gratuitement le bus » qui permet à 100 automobilistes d’utiliser le bus à la place de leur voiture.

A **Zurich**, après l’opération de dépôt des plaques minéralogiques mise en place il y a quelques années (et dont personne à l’administration communale, malgré nos demandes, n’a retrouvé trace d’évaluation), d’autres mesures plus ponctuelles ont été mises sur pied. Par exemple le 2 février 2006, 7’500 cartes journalières de transports publics ont été distribuées aux automobilistes entrant en ville entre 7h et 9h du matin. Une opération coup de poing destinée à montrer que la ville, la police municipale et les transports publics zurichois agissent pour lutter contre la pollution hivernale, mais dont il est permis de douter de la réelle efficacité, plus de 20’000 véhicules entrant par les artères considérées durant ces deux heures. En guise de remerciement pour leurs “efforts”, les utilisateurs réguliers de transport public ont eux reçu un chocolat ! Aucune évaluation de l’opération n’a été effectuée.

A **Thun**, l’optique était de lutter contre la formation d’ozone durant les mois d’été. En juillet et août 2004, 200 abonnements mensuels étaient ainsi mis à disposition des personnes qui renonçaient durant la même période à leur permis de conduire pour un prix réduit de 10.- par mois au lieu de 56.- (41.- pour les seniors). Les 200 abonnements ont trouvé preneurs, et l’évaluation de l’opération par l’université de Berne a donné les résultats suivants : trois quarts des participants étaient des femmes (âge moyen de 49 ans), seulement la moitié étaient des actifs. La raison principale pour participer était l’aspect monétaire, environ un tiers mentionnant l’environnement. Une estimation des kilomètres économisés évaluait les bénéfices de l’opération à 9’000 km par mois.

En 2005, toujours en juillet et août, la même offre était reconduite, cette fois non limitée à 200 abonnements, en espérant attirer davantage de personnes. L'argument mis en avant était que "réduire les trajets évitables en voiture soulage non seulement l'air, mais aussi le portemonnaie". Malgré l'absence de limitation, le nombre de personnes ayant participé est resté quasiment stable.

Les communes de **Kriens** et **Horw** (canton de Lucerne) ont imité l'exemple de Thun, en offrant un abonnement mensuel à 10.- au lieu de 61.-, une offre limitée à 100 abonnements par commune contre le dépôt du permis de conduire. Les résultats de fréquentation ne sont pas connus.

A **Berne**, le même type d'échange a été mis en place en juin et juillet 2005, les automobilistes laissant leur permis de conduire repartaient avec un abonnement mensuel à 20.- au lieu de 69.- Limitée à 200 abonnements, l'offre n'a pas fait le plein puisque seulement 47 personnes ont acheté un abonnement en juin et 43 en juillet. Et les deux tiers des personnes avaient certes un permis de conduire, mais pas de voiture ! Parmi ceux qui utilisaient peu ou pas les transports publics, l'intérêt de l'action était de leur faire découvrir une offre qu'ils ne connaissaient pas. Reconduite en 2006, l'action s'est avérée cette fois un véritable flop (il fallait présenter désormais non seulement un permis de conduire, mais aussi un permis de circulation) : début août, seules 8 personnes s'étaient inscrites. L'opération a été abandonnée.

A **Genève**, dans le cadre de l'enquête aux frontières réalisée en 2005, 84'000 questionnaires ont été distribués aux automobilistes. Ceux qui le remplissaient avaient la possibilité de commander un abonnement gratuit d'une semaine, offert par Unireso. 3'300 personnes (soit 4%) l'ont fait, et parmi eux 555 ont ensuite répondu à un questionnaire de satisfaction. Les résultats montrent que 27% n'ont pas utilisé leur abonnement gratuit, que 21% ne pensent pas utiliser les TP à l'avenir pour leurs trajets quotidiens, contre 23% qui pensent les utiliser. Les 3'300 personnes ayant passé commande pouvaient, après utilisation de leur abonnement d'une semaine, commander un autre abonnement avec 10% de réduction. Seules 9 personnes l'ont fait.

A **Poitiers** enfin, l'entreprise de transports publics urbains Vitalis a mis en place en juillet 2005 une opération "Testez le bus gratuitement", un abonnement d'un mois étant offert à des automobilistes qui s'engageaient à ne pas utiliser leur véhicule, et à remplir un carnet de route de tous les éléments positifs et négatifs rencontrés à l'usage des transports collectifs. 60 personnes ont participé, et le quart est resté fidèle à l'entreprise en devenant abonné régulier. Pour Vitalis, il s'agissait non seulement de faire de la promotion active, mais aussi de disposer d'un outil de marketing et d'étude de marché. Il ressort des principales observations que la majorité des personnes étaient déjà quasiment prêtes à faire le pas, et que l'opération a été l'élément déclencheur d'une réflexion déjà ancrée sur les coûts de l'automobile par rapport aux transports collectifs. Les raisons financières viennent donc avant les arguments écologistes. Parmi les élé-

ments intéressants, relevons que ces nouveaux utilisateurs avaient une sorte d'appréhension de la découverte du système de transport public – ne connaissant souvent ni les lignes, ni les arrêts desservant leur domicile, ni le moyen d'obtenir de l'information - appréhension levée dès l'utilisation des transports publics. Ceci illustre le rôle de la fréquentation dans les représentations, et montre bien que les campagnes d'information sont parfois insuffisantes pour afficher la qualité de l'offre auprès des automobilistes.

De manière générale et en comparaison avec ces expériences décrites brièvement ci-dessus, l'opération carte grise se détache plutôt favorablement, avec un nombre de personnes touchées (estimées à près de 4'000 par jour, dont environ 1'400 qui ont renoncé à la voiture) bien plus important, une bonne notoriété et une sensibilisation à ce type de mesures en cas de pics de pollution.

6. Bilan général et recommandations : quelles pistes à développer ?

L'opération carte grise, menée entre le 19 et le 22 septembre 2006, peut être considérée comme un succès du point de vue de sa médiatisation et de son capital de sympathie auprès des personnes qui y ont eu recours comme des autres. Par contre, le succès est plus mitigé en termes économiques et environnementaux :

- Si 35% des personnes interrogées ont renoncé à leur automobile, la part de la cannibalisation est élevée (58% des personnes ayant participé), certains contrôleurs y ayant contribué en signalant à des personnes avec billet qu'elles auraient pu voyager gratuitement, ce qu'elles ont fait le lendemain. D'autres personnes interrogées ont indiqué qu'elles avaient profité de ces 4 jours avant de reprendre un abonnement.
- La part des kilomètres économisés en voiture est négligeable (0,3% du total des kilomètres en automobile générés quotidiennement). On peut espérer une prise de conscience plus forte en cas de pics de pollution, mais l'économie devrait être plus importante pour générer un effet mesurable.
- Enfin, le public-cible (les actifs se rendant au travail en automobile) n'a été touché qu'en partie, les participants étant une majorité à se déplacer pour des motifs de loisirs ou d'achats, avec une part importante de retraités ou de personnes se rendant au Comptoir Suisse.

En conclusion, les objectifs de l'opération carte grise sont partiellement atteints :

- *réduire le trafic individuel motorisé durant les 4 jours de l'opération* : faible impact comme mentionné ci-dessus.
- *faire tester les transports publics dans le but de convertir un certain nombre d'automobilistes* : seulement 16% des participants ont utilisé leur carte grise pour essayer les transports publics, et 7% des participants pensent utiliser davantage les transports publics régulièrement. Par contre on peut relever que près de 4'000 personnes ont été sensibilisées à l'opération, dont 1'400 ont renoncé à utiliser l'automobile
- *mettre en place l'organisation d'un plan d'action dans les entreprises de transport* : à lire les commentaires des participants sur le questionnaire, celles-ci ont très largement joué le jeu, certaines comme le LEB ayant même mis en place des mesures spécifiques de promotion.

Dans tous les cas, une généralisation de l'opération nécessiterait une information plus précise, mieux ciblée, avec l'utilisation possible de tous les trains CFF, afin de tenter de maximiser l'impact auprès des automobilistes. **Enfin, l'utilisation de la carte grise pour des motifs de loisirs n'est pas à considérer comme un échec en tant que tel, au contraire** (même si ce n'était pas la cible initiale). Cela revient à justifier d'autres mesures spécifiques, comme par exemple l'accès gratuit en transports publics au Comptoir Suisse qui pourrait être compris dans le prix d'entrée.

Concernant le **potentiel de développement de fréquentation des transports publics**, il nous semble au terme de cette évaluation que les efforts devraient se concentrer sur la jeune génération, qui a une image moins négative des transports publics, et qui a encore une perception marquée par la cherté des transports publics, sans doute en partie par méconnaissance de l'offre. Pour les actifs, les enjeux se situent clairement dans une communication de l'offre beaucoup plus agressive, et qui ne passe visiblement pas par des opérations comme celle de la carte grise (ou en tout cas pas exclusivement). La relativement forte multimodalité constatée dans le canton de Vaud est un atout à valoriser et encourager, signifiant que les transports publics, pour ces personnes, ne représentent pas l'inconnu.