

Le covoiturage, comme outil du management de la mobilité: une solution pour les 460 logements universitaires ville nouvelle Ali mandjeli, Algérie
Carpooling as a mobility management tool : a solution for the 460 university housing units in the new town of ali mandjel, Algeria

Dr.Rana Ghoussoun GHENOUCHI*
université Constantine3, Algérie rana.ghenouchi@univ-constantine3.dz

Date of receipt: 31/01/2022, Date of revision: 05/03/2021, Date of acceptance: 25/03/2022

Date of receipt:(30/01/2022) , Date of revision: (//), Date of acceptance :(//)

Résumé :

La gestion de l'offre et de la demande en mobilité, s'impose de plus en plus dans un contexte d'expansion urbaine et de développement des territoires. La cause principale reste cependant que les solutions traditionnelles sont insuffisantes pour résoudre les problèmes de mobilité et de congestion routière. Le management de la mobilité avec ses actions et outils, vient résoudre plusieurs problèmes jusque-là ignorés.

L'exemple des 460 logements universitaires, nous a permis d'observer de très près la volonté de la population à prendre son destin en main, en s'unissant et s'entraïdant, pour trouver une solution au problème d'absence de desserte en transports en communs. Ce cas est un peu unique dans la mesure où la majorité de la population résidente, travaille aux mêmes endroits. La particularité de cette population du même rang social, intellectuel et économique, ainsi avec des habitudes et de besoins presque identiques, a permis l'instauration d'une nouvelle habitude qui est le partage du véhicule personnel, dans le but de l'amélioration des alternatives des transports en communs, par la mobilité partagée. Cependant, la communication, la planification et l'organisation, s'imposent pour la réussite de toute action managériale.

Mots clés: management de la mobilité- mobilité alternative- covoiturage- partage.

Abstract :

The management of mobility supply and demand is becoming increasingly important in the context of urban expansion and territorial development. However, the main cause remains that traditional solutions are insufficient to solve mobility and road congestion problems. Mobility management, with its actions and tools, solves several problems that were previously ignored.

The example of the 460 university housing units allowed us to observe very closely the willingness of the population to take its destiny into its own hands, by uniting and helping each other, to find a solution to the problem of the lack of public transport services. This case is somewhat unique in that the majority of the resident population works in the same places. The particularity of this population of the same social, intellectual and economic rank, with almost identical habits and needs, has allowed the establishment of a new habit which is the sharing of the personal vehicle, with the aim of improving the alternatives of public transport, through shared mobility.

Key words: management, alternative mobility, carpooling, carsharing.

*Auteur correspondant: Rana Ghenouchi, Email: rana.ghenouchi@univ-constantine3.dz

1. INTRODUCTION:

Depuis toujours, l'humanité est en quête permanente de nouvelles méthodes pour gérer le quotidien des populations. La mobilité, définie généralement comme étant la facilité à se mouvoir, à être en mouvement, à changer, à se déplacer, constitue aujourd'hui, l'un des éléments les plus influençant de la vie quotidienne des individus, elle est cependant, un facteur déterminant dans le développement des territoires. Ces derniers jouent un rôle primordial dans l'évolution des systèmes de mobilité. .

Si la mobilité concerne le déplacement dans un espace fictif ou physique de personnes ou de biens, allant d'un point A à un point B, en utilisant un moyen de déplacement (mode) dans le but de satisfaire un besoin, le management quant à lui est selon le PMBOK 6^{ème} édition¹, l'application de connaissances, de compétences, d'outils et de techniques aux activités d'un projet afin d'en satisfaire les exigences. Laflame.M (1981), pense que le management peut être défini comme suit: « le management est un processus social continu par lequel une entreprise exploite ses ressources d'une manière rationnelle à travers quatre fonctions: planification, organisation, activation (direction) et contrôle pour atteindre un objectif.

La notion de management est en principe appliquée au projet ou à l'entreprise, pour s'assurer que les tâches menées visant à atteindre les différents objectifs soient maintenues et respectées, la mobilité a donc été prise comme étant un projet ou une entreprise avec tous les aléas que cela suppose.

La demande de transport et particulièrement le transport urbain, a beaucoup évolué depuis les années 1980 en se complexifiant, en même temps, le transport est devenu une question éminemment politique et stratégique pour les décideurs. Pour autant, les outils d'intervention publique et l'offre publique de services n'ont pas tout à fait évolué à la mesure de ces enjeux.

Aux prises avec un milieu urbain souvent difficile, saisie dans l'état de la démographie galopante, la ville algérienne, a subi des bouleversements multiples. Elle a perdu sa « cohérence » sans pouvoir pour autant accéder à un stade d'équilibre plus moderne.

Le quartier des 460 logements universitaires à la ville nouvelle Ali Mendjeli, en est un parfait exemple qui élucide au mieux le problème de l'offre et de la demande dans les transports en communs. Quand on crée un quartier et qu'on oublie de répondre aux besoins de sa population en termes de desserte par les transports en commun cette dernière est alors dans l'obligation de trouver un système alternatif pour pallier à ce manque. Les résidents de ce quartier ont spontanément développé une nouvelle forme de mobilité sous forme de « covoiturage entre voisins-collègues ».

-Comment peut-on donc gérer et organiser cette forme de covoiturage spontané ?

-Le covoiturage entre voisins, sera-t-il suffisant pour remplacer l'absence de desserte du quartier par les moyens de transport en commun ?

Pour mieux comprendre les pratiques de mobilité dans un tel cas, nous nous sommes intéressés de plus près au vécu des habitants, à leurs pratiques et besoins de mobilité et aux moyens utilisés dans leurs déplacements, cela à travers une enquête² ménage sous

¹ Le PMBOK « Project Management Body of Knowledge », est un guide et une méthodologie de gestion de projet élaborée par le PMI, ou Project Management Institute, une association professionnelle à but non lucratif implantée aux États-Unis. Son principal objectif est de rassembler toutes les connaissances actuelles en matière de gestion de projet.

² Cette enquête s'est faite en aout 2021.

forme de questionnaire faite à travers les réseaux sociaux, destinée aux habitants du quartier.

Les résultats nous ont permis de comprendre le pourquoi et le comment du choix du covoiturage comme forme de mobilité alternative.

2. Aperçu sur la localisation du quartier des 460 logements universitaires:

La création de la ville nouvelle Ali Mendjeli au début des années 2000 ; était l'issue incontournable pour répondre aux besoins de plus en plus importants, en logements, équipements, emplois et pour promouvoir une qualité de vie que la ville de Constantine n'arrivait plus à satisfaire.

Situé sur l'axe Nord au bord d'une route à sens unique, les 460 logements universitaires constituent un quartier isolé. Situé à l'extension Nord de la ville nouvelle Ali Mendjeli dans la wilaya de Constantine. Les logements en question sont destinés aux enseignants universitaires des différentes universités de la wilaya. La première tranche a été réceptionnée et attribuée en Mai 2018, suivie de la deuxième puis la troisième tranche en 2019. C'est un quartier que nous pouvons donc qualifier de récent ou nouveau.

Situé loin de toutes les commodités, à savoir les moyens de transports en communs et les équipements d'accompagnement (commerces de première nécessité, établissements scolaires...etc.), les habitants du quartier sont donc tout le temps dans l'obligation de parcourir de longues distances, plusieurs fois par jour pour répondre à leurs divers besoins journaliers (travail, études, achat, loisir, service).

3. Observatoire des mobilités émergentes pour les 460 logements universitaires en 2021

Management de la mobilité et ville nouvelles, sont a priori deux concepts du 21ème siècle, si le premier est l'issue incontournable de la métropolisation des villes, pour leur permettre de souffler, le second a pour but de gérer la mobilité et améliorer son efficacité dans ces agglomérations.

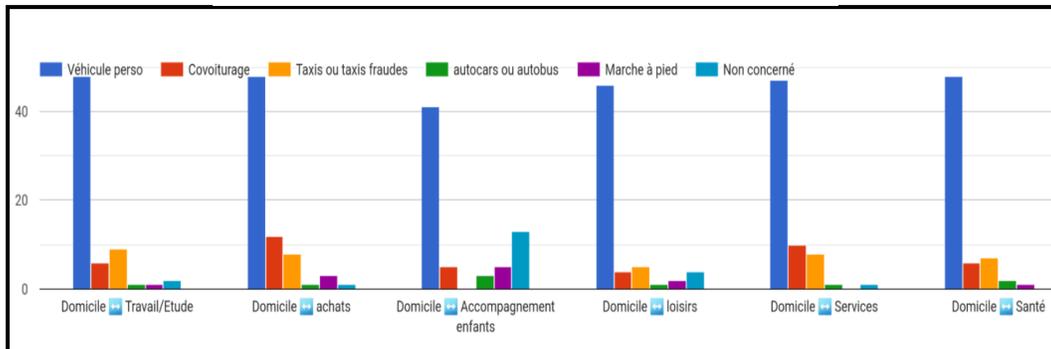
De nombreux travaux scientifiques, à l'image de la recherche menée en France, sur la prise en compte des inégalités socio-spatiales par les politiques urbaines de mobilité (S.Chardonnel, Paulhiac Scherrer.F et Scherre.F2012), ou encore celle sur les politiques de mobilité résidentielle et de déségrégation et l'inégalité face à la mobilité (Bacqué.M-H et Fol.S 2011 et 2007), ont prouvé que les politiques de mobilité peuvent contribuer, voire renforcer, la ségrégation sociale par leur incidence spatiale. Cette réflexion vient appuyer notre constat portant sur le manque en termes de moyens, et l'inadaptation des réseaux utilisés pour les déplacements de la population résidentes aux 460 logements universitaires.

3.1 La demande de transport

Pour connaître les importantes formes de mobilité, et comprendre le mécanisme de déplacement dans le quartier cas d'étude, nous avons opté pour une enquête ménage. Avec 35% d'hommes et 65% de femmes, le taux de participation à cette enquête est d'environ 17.15%. Où 76.7% des questionnés sont mariés, 78.3 % d'entre eux ont entre 41 et 60 ans.

Avec un taux de motorisation ménage de l'ordre de 88.3%³, un bon nombre d'habitants de ce quartier souffrent cependant de difficultés à se déplacer et à être mobile.

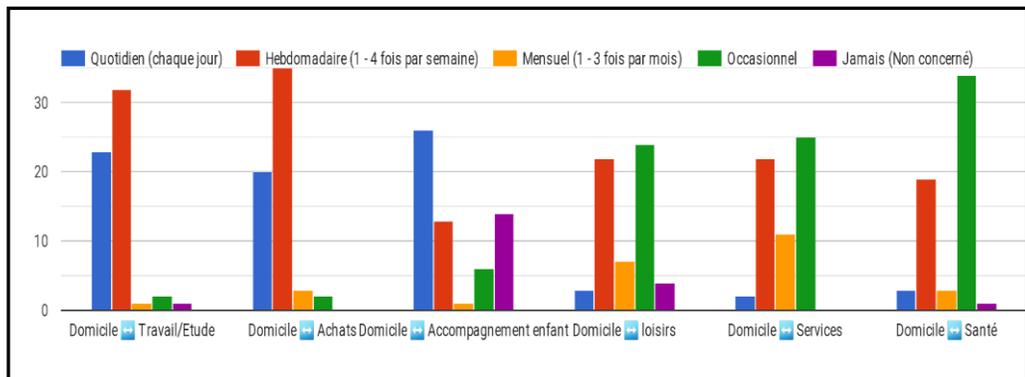
GRAPHIQUE N°1 : MODES DE DEPLACEMENT



• Source : R.G GHEOUCHI Enquête 2021

Le graphique ci-dessus, illustre clairement le fait que, le premier moyen de déplacement reste le véhicule personnel qui totalise 76% des moyens utilisés. Le covoiturage quant à lui, il vient en deuxième position avec un taux d'utilisation de l'ordre de 12%, suivi par les taxis⁴ à 10%.

GRAPHIQUE N° 2 : FREQUENCE ET MOTIFS DE DEPLACEMENT



• Source : R.G GHEOUCHI Enquête 2021

³ Il est néanmoins à noter, que 93% des foyers les deux parents travaillent, ajouté à cela des enfants qui étudient (souvent à différents paliers), 68% des ménages motorisés ne possèdent qu'un seul véhicule.

⁴ Taxis licites (principalement ceux de la compagnie Yassir, qui ont développé une application, à travers laquelle les gens peuvent réserver immédiatement le taxi le plus proche géographiquement du lieu où ils se trouvent) et illicites (fraudes).

Les résultats de l'enquête confirment que les principaux motifs des déplacements quotidiens sont partagés entre travail/étude, achats et accompagnement des enfants aux écoles, et que la mobilité hebdomadaire quant à elle, touche généralement tous les motifs (du travail aux services et santé). Ces résultats sont expliqués par la situation géographique du quartier, en retrait de tout équipement.

4. Le covoiturage comme élément important dans la mobilité dans les 460 logements universitaires :

Le covoiturage n'a pas besoin de définition conventionnelle, il a toujours été connu sous la forme d'un partage d'un véhicule ou le conducteur n'est pas un professionnel avec un ou plusieurs passagers.

Néanmoins, le code des transports français⁵, définit cette pratique comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux ». Il peut cependant être planifié ou spontané, pour le côté organisationnel, ou sur une longue ou courte distance pour le plan éloignement.

Les résultats de cette étude, sont issus d'une enquête ménage, sous forme de questionnaire, réalisée à travers la page officielle⁶ du quartier des 460 logements universitaires.

Si le covoiturage conventionnel (entre inconnus et payant) est une pratique inconnue, jusque-là dans notre société, les habitants du quartier des 460 logements universitaires, ont développé une nouvelle forme de covoiturage, basée principalement sur la solidarité, le partage et l'entraide.

Le présent travail porte non pas sur le covoiturage « classique » connu par tous, et précédemment défini mais sur une sorte de politique d'aide instaurée entre les habitants d'un même quartier (souvent collègues de travail) pour pallier aux problèmes d'accessibilité, d'isolement et de non-motorisation de certains ménages.

La localisation du quartier un peu en retrait par rapport au reste de la ville nouvelle, le statut professionnel des résidents et pratiques sociales, ont fait que les « voisins-collègues » ont développé de nouvelles formes de mobilité.

Le covoiturage pour notre cas à étudier, n'a aucune fin économique (sauf faire économiser aux voisins « covoitureurs » le prix d'une course), il est plutôt de caractère participatif visant à inciter les voisins à participer à la vie du quartier. Les résultats de l'enquête nous laisse donc penser, que l'adoption de cette pratique dite covoiturage, a émané d'un sentiment d'aide, et d'une culture basée essentiellement sur la participation et le partage.

4.1 Pourquoi ne pas pratiquer le covoiturage ?

Les personnes qui n'ont jamais pratiqué le covoiturage représentent dans l'enquête une grande partie des populations interrogées (plus de 60%). Une part significative se

⁵ L'article 52 de la loi n°2015-9921 du 17 août 2015, intégré dans le Code des transports (article L3132-1).

⁶ Créée et gérée par les représentants de l'association du quartier.

montre cependant prête à essayer des solutions alternatives à l'autosolisme⁷. Les motifs pour ne pas covoiturer révélés par l'enquête effectuée sont multiples :

-N'y avoir jamais pensé : plus de la moitié affirment n'y avoir jamais pensé, ou personne ne leur a jamais proposé l'idée.

-Par manque de communication : le quartier en question est considéré comme étant un quartier dortoir, toutes les autres activités se font en dehors de ses limites. Les échanges concernant la mobilité restent timides.

- Organisation difficile : horaires et lieux de travail ou d'études différents.

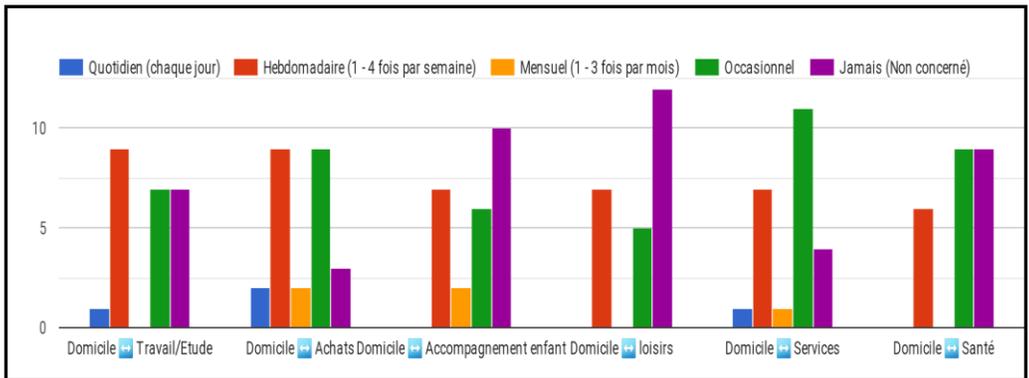
-Une partie des personnes non motorisées, pense n'avoir par le droit de proposer le covoiturage aux personnes véhiculées (par pudeur, ou par crainte d'un rejet), ces personnes parlent d'absence de mentalité de covoiturage.

4.2 L'adoption du covoiturage comme mode de déplacement

4.2.1 Fréquence d'utilisation du covoiturage

Les données de l'enquête laissent paraître que les déplacements à fréquence hebdomadaire qui concerne presque toutes les mobilités (travail, achat, accompagnement des enfants, services...) et occasionnelle concentrent le plus grand taux d'utilisation du covoiturage comme mode pour la mobilité.

GRAPHIQUE N°3 : FREQUENCE D'UTILISATION DU COVOITURAGE



• Source : R.G GHEOUCHI Enquête 2021

4.2.2 Part du covoiturage dans : les déplacements des habitants

L'analyse de la nature des différentes formes de mobilité, en s'intéressant aux modes, motifs et fréquence de déplacement a permis de comprendre la pratique du covoiturage dans ce quartier.

4.2.3 D'un point de vue fréquence : Les résidents du quartier utilisent le covoiturage comme mode de déplacement pour divers motifs. La plus grande part d'utilisation du covoiturage reste de fréquence hebdomadaire (1 à 4 fois par semaine).

4.2.4 D'un point de vue motif : l'achat, le travail et l'accompagnement des enfants à école, restent de loin les motifs pour lesquels les gens utilisent le plus le covoiturage.

⁷ Fait qu'un automobiliste soit seul dans son véhicule.

Pour une fréquence quotidienne, la mobilité par le covoiturage, représente dans ce cas d'étude, une part significative des modes de déplacement des habitants du quartier :

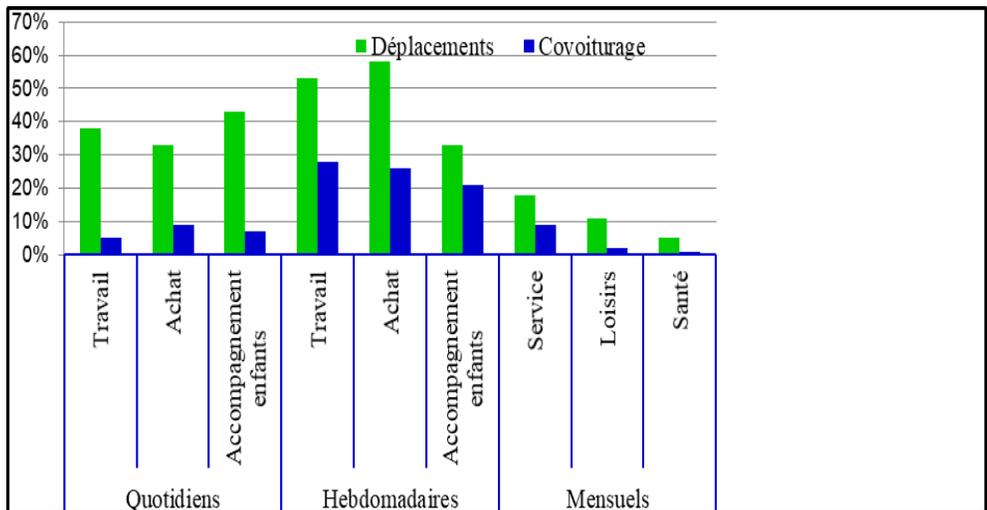
- 38% des déplacements, se font pour le travail, avec 5 % s'effectuent en covoiturage.
- 33% des déplacements sont dédiés à l'achat, comptant 9% de mobilité par covoiturage.
- 43% des motifs de déplacement restent l'accompagnement des enfants à l'école, avec 7% en voitures partagées.

Pour une fréquence hebdomadaire, les déplacements en modes et motifs sont répartis comme suit :

- nous comptons 53% des déplacements pour le travail, avec 28% en covoiturage.
- 58% des gens questionnés font leurs achats 1 à 4 fois par semaine, et utilisent le covoiturage comme moyen de déplacement à hauteur de 26%.

Donc, si nous faisons un calcul, la part du covoiturage dans les déplacements quotidiens des résidents du quartier des 460 logements universitaires, est de l'ordre de 21%, et est de 54% pour les déplacements hebdomadaires. Ces chiffres représentent un taux assez important pour une population qui n'a pas encore la culture du covoiturage.

GRAPHIQUE N° 4: PART DU COVOITURAGE DANS LES DEPLACEMENTS



• Source : R.G GHEOUCHI Enquête 2021

5. Le covoiturage «de voisinage»: nouvelle forme de mobilité alternative, pour le management de la mobilité !

Le management de la mobilité se repose sur plusieurs outils, regroupés de manière à satisfaire une action, à savoir : l'amélioration des alternatives de transport, l'incitation à l'utilisation de modes alternatifs, la rationalisation des choix de mobilité, l'initiation au changement de comportement et l'action sur l'urbanisme et sur les politiques de stationnement.

Dans ce papier nous allons essayer de traiter l'amélioration des alternatives de transport, à travers le covoiturage comme outil de la mobilité partagée.

Certaines personnes, dans un souci d'aider leurs voisins non véhiculés, ont adopté le covoiturage comme forme de mobilité. Le covoiturage dans ce cas de figure, devient une alternative à l'offre de transports collectifs inexistante.

5.1 Proposition d'organisation du covoiturage entre voisins, pour un meilleur management de la mobilité

Ces dernières années beaucoup d'études ont fait l'objet de recherches relatives aux déplacements, principalement le domicile-travail. Josset.J-M dans son ouvrage intitulé « le covoiturage domicile-travail explique que : « le covoiturage est souvent cité comme solution à la saturation des transports urbains mais reste une pratique marginale dans la population... ».

Les personnes questionnés affirment majoritairement que le covoiturage comme pratique se fait généralement d'une manière que nous pouvons qualifier d'aléatoire et spontanée. Morioto.M (2012) dit : « le management de la mobilité est donc basé sur de l'information, de la communication, de l'organisationnel et de la coordination des services ». En nous basant sur cette réflexion nous allons tenter de proposer une organisation pour le covoiturage entre voisins-collègues.

Le covoiturage pratiqué dans le quartier en question, s'inscrit de ce fait, dans le type de covoiturage spontané. L'idée est de monter un système de covoiturage pour les habitants des 460 logements universitaires, qui leur permettra de mieux s'organiser, et donc faciliter l'accessibilité à ce mode de déplacement⁸.

5.1.1 Comment s'organise le covoiturage

Il est à rappeler que les logements en question, se situent en bord de route a sens unique, loin de toutes commodités (transport, commerces⁹, écoles...etc.).

a. Mêmes destinations pour le travail :

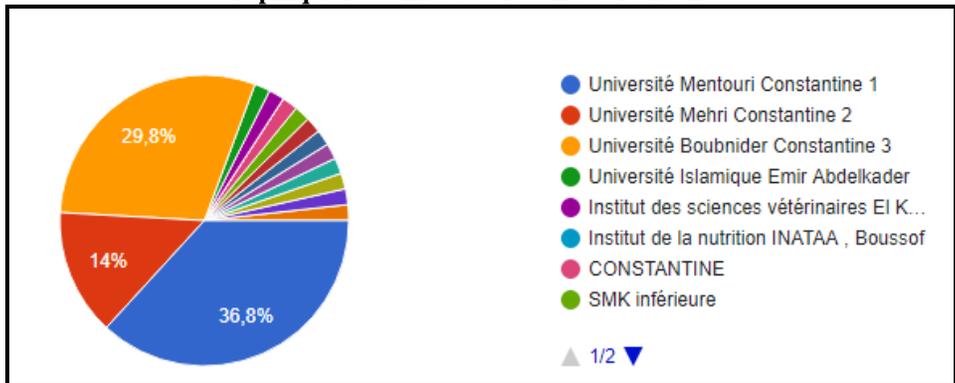
La wilaya de Constantine regroupe trois grandes universités, Frères Mentouri Constantine1 sise à la ville de Constantine, Abdelhamid Mehri Constantine 2 et Salah Bounider Constantine 3 à la ville nouvelle Ali Mendjeli, en plus de l'université islamique et d'autres instituts.

Nous comptons plus de 80% de la population interrogée ont pour lieu de travail, l'une des trois universités. Les 20% restants sont donc répartis sur le reste des instituts exercent hors l'université, comme c'est le cas de certains conjoints. 29% des questionnés s'organisent en fonction du lieu de travail.

⁸ Donc nous allons essayer de planifier le covoiturage spontané.

⁹ Commerces de premières nécessité, grandes surfaces, et commerces anomaux

Graphique N°5: Lieu de travail des résidents



* Source : R.G GHEOUCHI Enquête 2021

b. En fonction du lieu de résidence: sur le plan architectural, le quartier des 460 logements est divisé en trois (3) îlots chaque îlot a un style architectural, 200, 160 et 100 logements. Mais sur le plan urbanistique et en termes d'accessibilité, et en résultat du terrain les logements se dressent sur deux zones ; les 200 logements d'un côté avec une dénivelée de l'ordre de +6m, par rapport aux 160 et les 100 logements qui sont sur le même niveau.

Pour mieux comprendre la pratique du covoiturage, nous allons prendre comme exemple la configuration des 200 logements, où nous remarquerons que cet îlot est constitué de trois groupements.

Cette forme architecturale, favorise le regroupement des habitants. 54% des covoitages se font par affinités entre les voisins.

c. Par hasard ou par affinité :

Une partie non négligée des covoitages se fait par pur hasard. 48% affirment que le covoiturage est spontané, se décide généralement le moment du déplacement. Par la proposition d'une personne de raccompagner son voisin à sa destination.

d. Le covoiturage devient une alternative à l'offre de transports collectifs

Jame.P (2010), dans un rapport ministériel publié, affirme que la pratique du covoiturage mériterait d'être fortement encouragée et organisée dans la mesure où elle présente des avantages majeurs tant pour la collectivité que pour les personnes qui se déplacent.

Un quartier isolé, absence de transports en communs, et esprit de solidarité sont les mots clés qui définissent ce mode alternatif aux transports collectifs. M.Moriotto (2012) précise qu'il ne suffit pas de proposer une offre alternative, il faut aussi inciter les gens à connaître et utiliser ces alternatives.

5.2 Organiser le covoiturage dans les 460 logements universitaires

Nous rejoignons. Chan.ND et Shaheen.SA (2012) qui, affirmaient que, depuis la fin des années 1990, de nombreux programmes de covoiturage ont intégré Internet, les téléphones portables et les réseaux sociaux dans leurs services. Les systèmes de covoiturage en ligne utilisent une gamme de nouvelles stratégies pour créer une « masse critique ».

L'idée est donc, d'utiliser la page et le groupe de l'association du quartier sur les réseaux sociaux, pour manager l'opération covoiturage entre voisins-collègues. L'opération se fera donc à travers les smartphones, Il sera objet de planning des déplacements hebdomadaires (motifs et horaires et nombre de personnes à transporter) des voisins souhaitant participer à cette forme de mobilité.

- **Constituer un groupe d'automobilistes et de passagers** : Commencer par recenser les personnes intéressées¹⁰ par ce système de déplacement. Les répartir entre covoituré-conducteur et covoituré-passager. Ensuite il faut s'assurer de la diversité des trajets et horaires. Plus il y a de combinaisons possibles plus les besoins des adhérents seront satisfaits.
- **Définir la façon d'utiliser un véhicule en covoiturage**, en fonction des besoins des personnes intéressées, il faudra organiser l'utilisation des véhicules, si c'est à tour de rôle de chacun des covoiturés ou si un seul véhicule sera utilisé, dans le cas où les autres personnes ne sont pas motorisées.
- **Mettre en place un système de mise en relation**, qui permettra une flexibilité meilleure, qui encouragera la participation de plus de personnes. Le commencement sera par un simple planning public sur la page de l'association du quartier, pour arriver à une application semblable à celle de BlablaCar, mais à petite échelle.
- **Réaliser une campagne de sensibilisation**, auprès des habitants du quartier, afin de vaincre les freins et les préjugés liés à la pratique du covoiturage et établir un lien de confiance. Cette campagne se fera d'un côté sur la page et le groupe de l'association du quartier, et par réunions au niveau de chaque îlots ou groupement.

CONCLUSION :

Les défis en matière de transport et mobilité, en termes d'offre et de demande, sont importants, et les solutions restent à inventer, le Management de la mobilité est considéré comme étant l'une des solutions à cette problématique d'organisation urbaine et de gestion des transports, à travers ces diverses actions et outils. Il reste cependant un champ à explorer pour apporter solutions et bonne gestion à ce genre de situation.

L'étude du cas des 460 logements nous a permis de mieux comprendre la logique de l'offre et la demande (pas d'offre sans demande, mais il existe une demande sans offre). Quand la demande est exprimée, et qu'en contrepartie, l'offre est insuffisante ou inexistante, sur le plan contenu (les moyens de transports) ou contenant (le ou les réseaux), la population se trouve dans l'obligation de trouver des solutions. La solution n'est souvent pas adaptée aux besoins des personnes, et de ce fait la demande latente est souvent plus importante que l'on pense.

Les voisins-collègues ont, adopté le covoiturage, comme alternative à l'inexistence de l'offre en transport en commun. Cette pratique a permis à une certaine partie de la population, d'être mobile, mais reste cependant aléatoire, et ne répond pas à toutes les demandes en matière de déplacement. Par notre questionnaire nous avons attiré l'attention d'une bonne partie des résidents (motorisés ou pas) sur cette forme de mobilité, pour solutionner une partie des problèmes liés à leur déplacements. Nous

¹⁰ Si l'enquête a révélé que 40% des questionnés ont eu recours au covoiturage, 50% du reste des personnes affirment n'y avoir jamais pensé, cela pourra devenir intéressant si l'opération sera planifiée.

avons aussi proposé le montage d'un système de covoiturage se basant sur la planification, la gestion et l'organisation de cette mobilité entre voisins-collègues. Le covoiturage entre voisins-collègues a peut-être solutionné partiellement ou totalement le problème de déplacement de certains habitants, il reste cependant très loin de satisfaire leur besoins de mobilité, et encore moins a remplacer l'absence de l'offre de transport en commun.

Il faut donc revoir l'offre de transport en commun par la révision du plan de circulation de la ville nouvelle et l'adoption d'une nouvelle planification qui prendra en compte l'accessibilité a ce quartier marginalisé.

Il est donc important de penser préalablement aux futures mobilités, avant même la conception de l'espace. Le covoiturage comme, mobilité partagée, et outil de l'amélioration des alternatives aux transports en communs, présente une véritable solution à l'autosolisme, et à l'absence de moyens de transport collectif. Il est donc recommandable de commencer dès maintenant à penser de manière objective a cette forme nouvelle à notre société.

Bibliographie

- ADEME "L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie" (2014) : guide méthodologique sur le développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance,
- Allahverdiev A.A. (2011) application of fuzzy-genetic algorithm for solving an open transportation", International Journal on Technical and Physical Problems of Engineering (IJTPE), Issue 7, Vol. 3, No. 2, pp. 119-123, november.
- Attali.J (2013) : Pour une économie positive (La documentation française).
- Cadre législatif et incitations réglementaires à la date du 1^{er} mars 2016
- CEREMA centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (2019)
- CEREMA (2018) : Covoiturage courte et moyenne distance Retour d'expériences, freins et leviers, Septembre.
- CERTU : Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement, 2013
- Chan ND. & Shaheen SA (2012) : Covoiturage en Amérique du Nord : passé, présent et futur, revue de transport.
- Delauny.T (2018) : L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour assooir l'hégémonie de l'automobile ?, thèse de doctorat, Laboratoire Ville, Mobilité, Transport « LVMT », Université Paris-Est Marne-la-Vallée, septembre. Disponible sur : https://pastel.archives-ouvertes.fr/search/index/q/*/authFullName_s/Teddy+Delaunay, consulté le 15/04/2021
- GHENOUCHI R.G (2018) : Evaluation d'un service de transport collectif urbain par bus à travers le temps de parcours comme indicateur de performance : Cas du Grand Constantine, revue Sciences & Technologie – université Constantine– N°47, Juin 2018 .173-187.
- Jamet.P (2010) : Les finances départementales, rapport au Premier ministre, Paris, La Documentation française.
- Jaurou.T (2016) : Méthodologie de génération de trajets multimodaux dans un contexte de covoiturage, Université de Montréal.

- Josset J-M (2016) : Une approche comportementale de la congestion urbaine Thèse de doctorat, en Sciences Economiques, université paris-sud.
- Josset J-M (2017) : Le covoiturage domicile-travail : De l'approche technico-économique classique à une approche comportementale, RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, L'archive ouverte pluridisciplinaire, HAL.
- Kaufmann.V, Schuler.M, Crevoisier.O, Rossel.P (2003) : Mobilité et motilité de l'intention à l'action, Cahier du LASUR n° 4 Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- Laflamme.M (2012) : Le management : approche systémique, théorie et cas édition G. Morin, 1981
- Mariotto.M.: management de la mobilité,. Disponible sur <https://www.millenaire3.com/Interview/2012/management-de-la-mobilite>, consulté le 27/05/2021.
- MAX et EPOMM : Management de la mobilité : Définition du management de la mobilité et catégorisation des mesures de management de la mobilité, disponible sur www.epomm.eu. Consulté le 12/03/2021.
- Ministère de la Transition écologique et solidaire – France (2018): Management de la mobilité Synthèse bibliographique : cadre et définitions, outils, études de cas. Rapport Service de l'Administration Générale et de la Stratégie Sous-direction des études et de la prospective.
- Orfeuil J-P (2008) : mobilité urbaine l'âge des possibles. Carnet de l'info.
- Project Management Body of Knowledge (Pmbok), 6^{ème} édition, 2017.
- Rayle.L, Shaheen.SA., Chan.ND (2014): Services de trajet à la demande basés sur des applications: comparaison des trajets en taxi et en covoiturage et des caractéristiques des utilisateurs dans les transports de l'université de san francisco en californie, université de Californie.
- Revue TEC n°230 juillet 2016, dossier sur les mobilités collaboratives.
- ROCCI.A (2009) : Changer les comportements de mobilité : exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportements volontaire (VTBC).Rapport final de recherche.
- ZOUBIR.A (2013) : Management de la Mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable. Quelles voies possibles de régulation ? Thèse de Doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon2, octobre.