

**DU PREDIT 2 au PREDIT 3
119 projets vers de nouvelles recherches**

**Bilan afin d'orienter les travaux
du groupe GO2 du PREDIT 3**

Philippe DOYEN
Jean Claude ESCARD

EUROLUM

Septembre 2002

Sommaire

Résumé de l'étude

Le PREDIT 3, objectifs, organisation et apport original

Le Groupe GO2 « Services de mobilité »

Héritage PREDIT 2 utilisable par le GO2

Les pistes de recherche de GO2

Zoom sur 10 pistes de recherche

Conclusion

Annexes

(Sans Annexe 1 : tableau de synthèse des projets examinés)

Annexe 2 : fiches résumées

Annexe 3 : bibliographie

Résumé de l'étude

Un bilan d'ensemble des recherches terminées ou entamées dans le cadre du PREDIT 2 est utile car il permet de bénéficier de l'apport de cet héritage dans la détermination des axes directeurs de la stratégie de recherche à déployer pour les quatre années du déroulement du PREDIT 3.

Dans le droit fil de ce constat, la présente étude a été effectuée dans le domaine d'activité du groupe opérationnel 2 (GO2) dédié aux « Services de Mobilité » en visant un double objectif :

- analyser un certain nombre de projets financés par le groupe « Nouveaux Services aux Usagers », le groupe « Déplacements urbains » et les projets de services de mobilité du groupe « Recherche stratégique » du PREDIT 2, en utilisant une grille de lecture basée sur les thèmes prioritaires affichés: il a été ainsi procédé, par thème, à une classification des projets et à une évaluation faisant apparaître à côté des bénéfices retirés des recherches correspondantes, les éventuelles lacunes et les approfondissements nécessaires, les difficultés rencontrées ou les facteurs de succès.

- présenter, à la suite de l'établissement de cette sorte d'état de l'art, des suggestions soit générales, éventuellement transposables à d'autres groupes de travail et tenant à l'organisation du PREDIT, soit spécifiques du GO2 et permettant de dégager des orientations stratégiques ou des axes de recherche à privilégier pour ce groupe dans le cadre du PREDIT 3.

Les suggestions générales donnent lieu à deux grandes rubriques: l'une visant à prolonger, corriger ou infléchir les options prises dans le PREDIT 2 (*continuité*), l'autre présentant de nouvelles options (*développement*), le but étant de valoriser le capital de connaissances accumulé lors du précédent PREDIT et d'en valider le contenu afin de lui donner une assise plus large dans le temps ou l'espace économique/social/géographique.

Au plan des suggestions spécifiques, les pistes de recherche peuvent être ventilées selon les grands domaines suivants :

- social, sociétal
- plans de déplacement des entreprises
- limitations de la mobilité
- modes de déplacement doux
- transports collectifs
- information voyageurs
- tarification
- pôles d'échange
- qualité de service
- divers.

Un constat d'ensemble: la notion très générale de service associée au contenu du GO2 implique un risque de recouvrement de ses travaux avec ceux des autres groupes opérationnels, ce qui met en lumière le rôle primordial des instances de pilotage et les nécessités d'arbitrage, surtout dans un contexte où les enveloppes budgétaires consacrées à la recherche deviennent plus limitées.

Le PREDIT 3, objectifs, organisation et apport original

Le PREDIT 3 a été engagé sur la base de 4 enjeux majeurs de société et de politique publique :

- mobilité et territoires
- sécurité et sûreté des systèmes de transport
- transport de marchandises
- énergie et environnement .

Chaque enjeu fait l'objet de deux types d'approche : par les connaissances de base, les instruments et les recommandations pour les politiques publiques, par les technologies et les services.

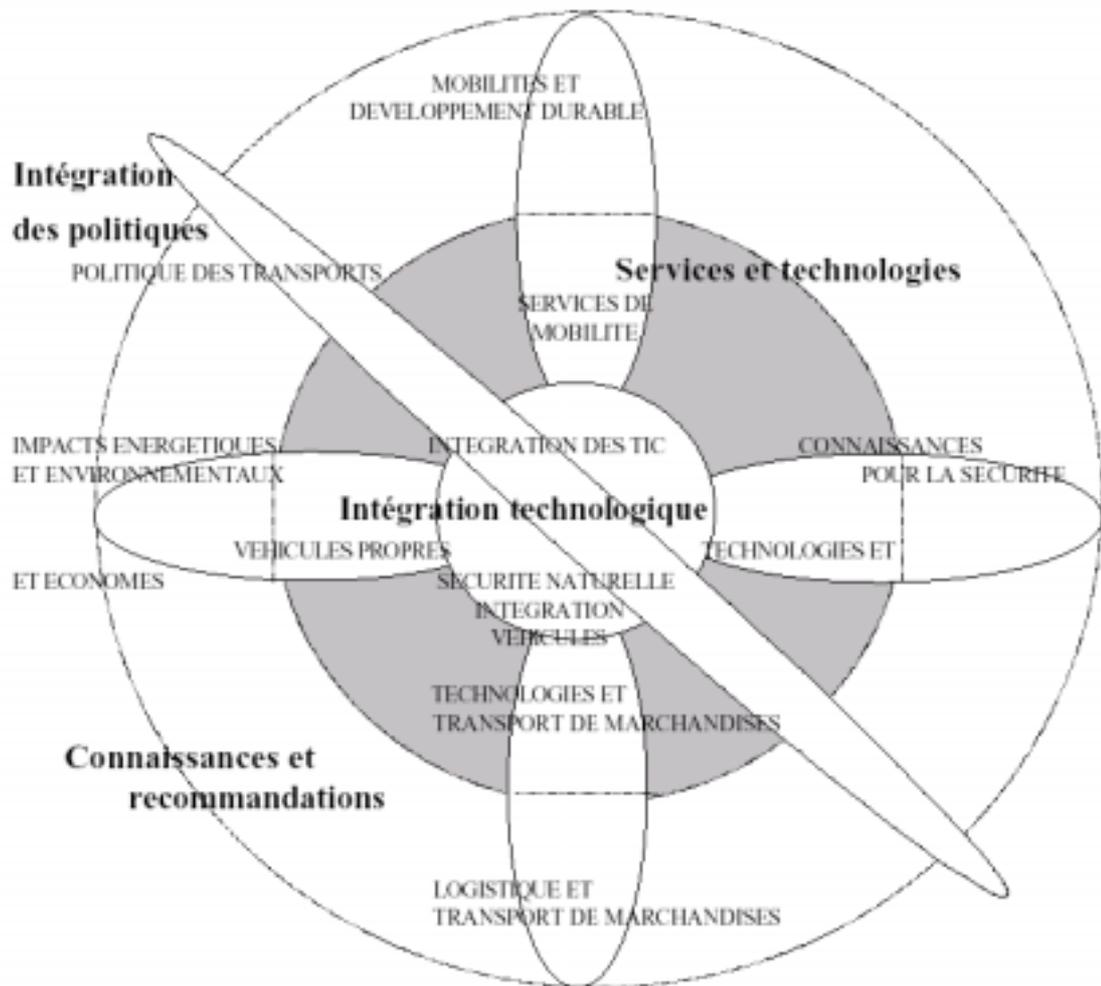
Le schéma thématique adopté s'articule autour de 11 groupes opérationnels :

- 4 groupes pour des connaissances, recommandations et instruments pour les politiques de transport
 - o mobilités, territoires et développement durable
 - o nouvelles connaissances pour la sécurité
 - o logistique et transport des marchandises
 - o impacts énergétiques et environnementaux
- 4 groupes de pré-développement ou expérimentation de services et de technologies
 - o services de mobilité
 - o technologies pour la sécurité
 - o technologies pour le transport de marchandises
 - o véhicules propres et économes
- 2 groupes d'intégrations technologiques
 - o systèmes d'information et de communication
 - o véhicules et infrastructures
- 1 groupe transversal de prospective, d'approche intégrée des politiques publiques et de gouvernance technologique
 - o politique des transports

Des préconisations générales résultant de l'évaluation du PREDIT 2 ont été déjà présentées :

- mieux adosser le programme aux politiques publiques
- mieux l'insérer dans la recherche mondiale
- poursuivre l'amplification du réseau d'acteurs
- mesurer et élever le niveau de la qualité des recherches
- renforcer le dispositif et les moyens de pilotage.

L'analyse plus ciblée, effectuée dans le cadre de la présente étude limitée au GO2, aboutit, on le verra, à des conclusions assez semblables.



PREDIT 3 organisation thématique

Groupe opérationnel 2 : « Services de mobilité »

Président :

M. Claude ARNAUD

Directeur recherche CONNEX - PDG EUROLUM

Secrétariat technique :

Frédéric DENISEY (METL/DTT)

Claude DAULAUD (MEFI)

Ce groupe a en charge l'innovation dans le domaine des services afin d'améliorer la diversité et la qualité de l'offre pour tous les clients, sans oublier les personnes dont l'accessibilité au transport est limitée ou la mobilité réduite.

Ce groupe vise à donner la priorité à des études qui permettront de développer des objets technologiques et/ou de concevoir de nouvelles organisations, afin de mettre en œuvre de nouvelles expérimentations de services.

Des partenariats entre les acteurs traditionnels du transport (collectivités locales, opérateurs, industriels, instituts de recherche) et ceux issus d'autres milieux économiques (télécommunications, distribution, Internet) et scientifiques seront indispensables.

Une attention particulière sera apportée à la mobilité de proximité, compte tenu de la place problématique que le mode automobile y occupe. Le champ couvert par le GO2 sur les différents services de proximité a été structuré autour de trois dimensions territoriales :

- les déplacements de proximité
- la mobilité urbaine
- la mobilité interurbaine ou à plus grande distance.

L'aspect système de déplacement et notamment l'organisation des transports, la régulation ou la notion de service public, constituent un élément transversal commun aux trois dimensions territoriales.

Les directions d'innovation sont nombreuses: diversification des gammes de véhicules, amélioration des ergonomies, services pour faciliter l'intermodalité et l'articulation des échelles de territoires (information, qualité des espaces et services dans les pôles d'échanges, systèmes de tarification et de paiement), gestion du stationnement, plans de déplacement d'entreprises. Des liens devront être établis avec le groupe chargé des technologies pour le transport de marchandises.

Dans la conception et la gestion de ces services, deux questions générales devront être abordées: celle de la vitesse et des conséquences d'une recherche constante de son accroissement, et celle des risques d'exclusions (géographiques et sociales) dans un contexte de contraintes de productivité toujours plus grandes.

Les potentialités des technologies de l'information et de la communication seront largement mobilisées, avec l'appui spécialisé du groupe 5 (intégration des TIC), pour les déplacements urbains (maîtrise de la mobilité urbaine) et interurbains (déplacement flexible), notamment

pour concevoir et expérimenter des services d'information et réservation pour des déplacements de porte à porte.

De nombreux projets ont été initiés dans le cadre du PREDIT 2 par les groupes :

- recherches stratégiques
- gestion des déplacements
- nouveaux services aux usagers

qui peuvent constituer une base pour de nouvelles recherches.

Au démarrage du PREDIT 3, une action s'est imposée au GO2, à savoir faire le bilan d'ensemble des recherches terminées ou entamées dans le PREDIT 2 et relevant de son domaine d'activité de façon à bénéficier de leur apport dans la détermination des grandes lignes de sa stratégie de recherche pour les quatre années du déroulement du PREDIT 3.

La présente étude se propose le double objectif suivant :

- analyse de la liste des projets financés par le groupe « Nouveaux Services aux Usagers », le groupe « Déplacements urbains » et les projets de services de mobilité du groupe « Recherche stratégique » du PREDIT 2, en utilisant une grille de lecture « stratégique » basée sur les objectifs initiaux (et leurs modifications ultérieures) et les thèmes prioritaires affichés: il a été ainsi procédé, par thème, à une classification des projets et à une évaluation faisant apparaître à côté des bénéfices retirés des recherches correspondantes, les éventuelles lacunes et les approfondissements nécessaires ; ont été particulièrement mis en exergue les difficultés rencontrées ou les facteurs de succès. La physionomie globale de la production des partenaires du groupe de travail a été dégagée et sa pertinence a été analysée par rapport aux besoins des différents acteurs concernés.
- à partir du programme global du groupe de travail GO2 affiché dans le cadre du PREDIT 3, d'un bilan actualisé des attentes présentes et futures des usagers, des enjeux nationaux des politiques de déplacement , de l'évolution des techniques disponibles, définition de l'orientation stratégique à adopter par le groupe pour la durée du PREDIT 3, orientation basée sur un ensemble de suggestions d'axes de recherche à privilégier

Par ailleurs, et autant que cela sera possible compte tenu de l'avancement de la définition du 6^{ème} PCRD, les suggestions d'axes stratégiques proposés pour le PREDIT 3 seront faites en harmonie avec ce programme européen.

Héritage PREDIT 2 utilisable par le GO2

Il a été procédé à l'inventaire de 119 projets terminés ou entamés classés selon les rubriques suivantes :

- mobilité : thèmes généraux
- modes de locomotion (à pied, roller, vélo, auto-partage, transports collectifs)
- services de mobilité (information, tarification, multimodalité, transport à la demande, pôles d'échanges, etc...)

Les projets ont été balayés en se maintenant dans le cadre de l'héritage strict du Groupe GO2, limité aux travaux des groupes suivants:

- groupe GT1.1 (Recherches stratégiques),
 - o l'axe 6 (lieux de transport, continuité et ruptures)
- groupe GT4.1 (Gestion des déplacements urbains) les axes 1,2,3,4,6
 - o l'alternative à la voiture individuelle
 - o les pôles d'échanges
 - o la desserte en TC de la région urbaine
 - o les services de transport urbain du futur
 - o les innovations tarifaires
- groupe GT4.5 (Nouveaux services aux usagers).

L'ambition de l'étude n'est pas, compte tenu de son délai d'exécution (3 mois), de rentrer dans un examen détaillé de chaque projet, mais de dégager une physionomie générale de la recherche correspondant aux domaines d'action des trois groupes précités. Les bases documentaires utilisées ont donc été essentiellement les fiches résumées disponibles sur les 119 projets sélectionnés.

Liste des projets examinés

L'annexe 1 regroupe de façon synthétique ces projets et pour chacun d'eux donne les éléments suivants :

- intitulé du projet
- groupe PREDIT2 de provenance
- description résumée
- résultats, prolongements
- dominantes du projet selon la découpe
 - o Technique
 - o Sociale
 - o Urbanisme, politique transport
 - o Economique
 - o Juridique
 - o Organisation de l'exploitation
 - o Relation usagers
 - o Environnement.
- difficultés, lacunes éventuelles
- référence bibliographique.

Par ailleurs, l'annexe 2 donne sous forme de fiches pour chaque projet un résumé succinct des objectifs et mentionne les difficultés rencontrées, les lacunes éventuelles dans la recherche et les prolongements possibles.

La liste des 119 projets retenus est la suivante (voir la liste des sources utilisées en annexe 3):

Mobilité

Mobilité en général

- Egalités et inégalités sociales et urbaines dans les agglomérations millionnaires et lien avec la mobilité
- QUATUOR
- Simulation de scénarios d'évolution prospective de la mobilité urbaine à 20 ans. Application à Lyon
- Systèmes d'indicateurs pour l'évaluation prospective de scénarios d'évolution de la mobilité urbaine
- EPOMM (European Platform On Mobility Management)
- Services de mobilité:état des lieux
- Mobilité urbaine et déplacements non motorisés:situation actuelle, évolutions pratiques et choix modal.

Périurbanisation

- Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine
- Aménagement spatial et optimisation du temps de déplacement

Les cibles de clientèle

Les « domicile - travail »

- Localisation des activités et mobilité
- Elaboration d'un plan de mobilité des entreprises de la zone industrielle sud-est (Rennes, Cesson, Chantepie)
- Plan de déplacements des employés
- Les déplacements domicile travail non -urbains
- GEODES

La clientèle touristique

- La mobilité touristique dans le système global de mobilité.

La clientèle seniors

- Les seniors et les transports publics
- Les "AGEDOR" et l'automobile

Les déplacements pour motifs achats

- Le centre commercial, lieu du transport (le "mall of America")

Autres clients

- L'utilisateur des TCU: une identité en débat entre réseau et territoires
- BIOVAM
- BIOVAM2

Les modes de transport individuel doux

Les déplacements non motorisés en général

- La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés
- Analyse de l'expérience de villes étrangères dans le domaine de déplacements non motorisés
- Part des boucles de déplacement dans l'accompagnement des enfants: les potentialités des report vers les modes non motorisés

Marche à pied

- La marche à pied et la pratique de la Ville
- Conception d'un modèle de simulation de piétons et autres mobiles en mouvement

Roller

- Le roller: mode de déplacement et pratique récréative urbaine
- La ville à l'heure du roller: évaluation des usages et de la gestion d'un nouveau mode de déplacement urbain non motorisé en France et à l'étranger

Vélo

- Approche géographique des déplacements en IdF en vue d'un report modal en faveur des TC grâce au développement du mode "vélo-TC"
- Prise en compte des vélos dans la modélisation multimodale des déplacements de personnes en milieu urbain
- Complémentarité entre modes non motorisés et TC: pertinence des système de location et de libre service des vélos
- Le vélo et la pratique du vélo en ville
- Les conditions d'un report modal favorable à la marche et la bicyclette
- Vélos à la carte
- Les stratégies des cyclistes dans la circulation urbaine
- Le vol de bicyclettes: analyse du phénomène et méthodes de prévention

Autopartage

- Projet d'expérimentation d'auto-partage à Paris

Véhicules électriques

- PRAXITELE
- LISELEC
- Véhicules partagés en libre service
- Etude qualitative d'identification de leviers de maintien d'un marché du véhicule électrique

Les modes de transport collectif

La part de marché des transports collectifs

- PARI 21, étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent dans la zone francilienne
- Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des TC
- Quelle part de marché pour les TC ?

Les transports collectifs en site propre

- Modélisation des flux sur le tramway
- Enrichissement du service tramway
- TRAMWAY (expérimentation de construction du lien social)
- Les transports guidés sur pneus

Les transports collectifs en bus

- Les services du bus du futur. Evaluation de projets menés en France et en Europe
- MICROBUS
- Le Projet QUARTET Plus à Toulouse
- Grenoble: redynamisation d'une ligne de bus
- Périurbain express et service de proximité

Transport à la demande

- Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines
- Les services de transport à la demande dans leur marché
- Le transport à la demande et les dessertes souples: finalités, clientèles et performances des principaux systèmes
- RATP: un système de transport souple en Ile-de-France

Transport de proximité

- Projet de portage et accompagnement

Autres services

- Extérieur nuit
- Transports et design

Information voyageurs

- Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains
- AUBADE
- Information sur les perturbations
- Le service Infolignes aux arrêts
- INFOLO (Information voyageurs et localisation)
- AGENPERSO (Interface Homme-Machine à base d'Agents logiciels personnels d'information aux usagers des TC)
- MOBILURB
- MOBITEL (service d'information transports en commun sur téléphonie mobile)
- L'aubette (environnement et temps d'attente du bus- Voyageurs et objets dans l'action)

Les Nouvelles Techniques d'Information et de Communication

- Usage des TIC dans les PME de transport
- SAD (Système d'aide à la décision pour la gestion d'un réseau de transport collectif)
- NTIC, vente en ligne et gestion des clients : une nouvelle relation de service
- La mise en service de METEOR: impact socio-organisationnel et transférabilité des innovations technologiques

Tarifification

- Recherche sur les conditions d'acceptabilité de nouvelles mesures tarifaires en transports urbains
- Mobilité et grande pauvreté
- Evaluation client des innovations tarifaires en milieu urbain et validation avec les réseaux de TP
- STATUTS
- Fraude et communication: analyse comparative entre le stationnement et les transports collectifs

Multimodalité, intermodalité

- PREDIM.ANIM (animation de la plate-forme de recherche pour l'expérimentation et le développement de l'information multimodale)
- Voyagez librement, surfez d'un transport à l'autre
- Information multimodale voyageurs, aspects institutionnels et juridiques
- La modélisation des déplacements intermodaux
- CHAMBAIX
- SITP-VP
- SITP2 (systèmes d'information de transports publics)
- COMODO (convergence de modèles de données des transports publics)
- CONCERT/STRADIVARIUS

Pôles d'échange

- Intermodalités et interfaces : comprendre les usages pour guider les décisions
- Analyse des interfaces-recherches-études-commandes dans le domaine des pôles d'échange
- Pôles d'échange et parcs relais
- Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain: Nantes-Rézé
- Un atlas des pôles d'échange
- Gares intelligentes:accessibilité urbaine et relais de la ville dense
- Conception et management des pôles d'échanges. La question de l'architecture des parcours des usagers (La Défense, Massy, Serris-Montévrain)
- Mise en perspective comparative de 3 pôles d'échanges en IdF: Massy, Roissy, Chessy
- Revitalisation des lieux de gare périurbains
- SAPEI (Services annexes aux pôles d'échanges Intermodaux)
- ACCES-GARES
- Bouquets de service, points relais pour les urbains
- Dijon: les agents encaisseurs
- Nantes: les agents d'accueil stationnement
- Les parkings des centres commerciaux peuvent-ils servir de parcs relais ?

Qualité du service

Mesure de la qualité

- Mesurer la qualité de service:définition d'indicateurs de la qualité de service du système de transports

Sécurité

- Mesure du sentiment d'insécurité dans les TC. Méthodologie et résultats
- Agents d'ambiance dans les TU : pratiques, effets et enjeux d'un métier en émergence
- Recherche sur les stratégies d'ambiance et de sûreté dans les TP
- AISUG (analyse des potentialités actuelles et futures offertes par le standard GSM)
- Sûreté dans les transports en commun
- Sécurisation des biens et personnes dans les entreprises de TC
- Solitude et conflictualité dans le transport collectif (RS Tome 1)

Continuité du service

- Quelle régulation sociale pour redynamiser le service public dans les transports ?
- Le discours de la solitude volontaire
- La spécificité de la crise et la gestion de la crise dans le transport collectif urbain

Divers

- Impact d'actions marketing individualisé sur l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière
- Disponibilités et besoins en matière d'informations sur les transports en vue de la définition d'un modèle général de parcs, de trafics, de consommations et d'émissions
- Innovations PREDIT et PDU
- Méthode d'évaluation de l'acceptabilité sociale de l'innovation dans les réseaux du transport collectif
- Droits négociables de stationnement pendulaire
- Sécurité, Stationnement, voitures propres : les relations entre le monde de la recherche et les médias

Remarque : un certain nombre de projets moins pertinents par rapport aux axes d'activité du GO2 sont mentionnés dans l'annexe 2 sans donner lieu à l'établissement de fiches spécifiques.

Statistiques**- Nombre de projets par catégories**

○ mobilité générale		15 projets
○ Modes de locomotion		32 projets
▪ Marche à pied	2	
▪ Roller	2	
▪ Vélo	8	
▪ Auto-partage	4	
▪ TC rail	3	
▪ TC route	5	
▪ Divers	8	
○ Services		72 projets
▪ Information voyageur	9	
▪ Exploitation réseau	4	
▪ Tarification	4	
▪ Billettique	2	

▪ Multimodalité	6
▪ Pôles d'échanges	14
▪ Normalisation	2
▪ Transport à la demande	4
▪ Transport de proximité	1
▪ Stationnement	2
▪ Qualité	1
▪ Sécurité	7
▪ Continuité du service	3
▪ PMR	4
▪ Divers	9

En reprenant ces diverses catégories, les commentaires suivants peuvent être faits :

- mobilité générale : quatre thèmes se dégagent principalement:
 - rapports entre les comportements de mobilité et l'urbanisme (4 projets)
 - plan de déplacement et de mobilité des entreprises (4 projets)
 - recherche, formation et information professionnelle (3 projets)
 - prospective et modélisation (3 projets)
 - Enfin, un état des lieux des services de mobilité est dressé (1 projet)

- modes de locomotion :
 - le vélo est le grand privilégié avec 8 projets : divers aspects sont examinés, qu'il s'agisse de modélisation de sa complémentarité aux transports collectifs, qu'il s'agisse de sa pratique ou de sa mise à disposition. Si l'on ajoute la marche à pied et le roller, on aboutit pour les modes doux de déplacement à 12 projets.
 - Pour ce qui concerne l'auto-partage, nous avons également considéré les projets PRAXITELE et LISELEC, ce qui porte à 4 le nombre de projets correspondants
 - Pour les TC, 3 projets concernent le tramway (modélisation des flux, lutte contre la fraude, lien social) et 5 les transports sur voirie routière (trams sur pneus, microbus), dont 3 dédiés aux services.
 - Enfin dans la rubrique « divers », sur 8 projets, 4 sont axés sur des problèmes de marché (parts marché et marketing des transports collectifs, maintien du marché des véhicules électriques).

- Services :
 - Les pôles d'échange totalisent 14 projets s'intéressant soit à leur insertion harmonieuse dans la Ville ou le tissu péri-urbain ou régional, soit à la constitution d'une boîte à outils méthodologique à mettre en œuvre pour leur conception et leur réalisation, soit enfin à la constitution d'une typologie et d'un atlas des pôles d'échanges.
 - Les projets d'information voyageur, au nombre de 9, concernent les attentes des clients, la personnalisation de l'information, ses règles d'organisation et la mise en place d'un réseau de compétences
 - Les problèmes ressortant de la multimodalité sont traités dans 6 projets abordant respectivement les aspects techniques de modélisation, juridiques et institutionnels et présentant diverses réalisations

- La tarification et la billettique sont abordées dans 6 projets tant au plan technique qu'au plan social
- Les aspects exploitation, sécurité, continuité du service, qualité et normalisation correspondent à 17 projets, traitant des problèmes d'organisation interne des opérateurs, des aspects sociaux liés aux personnels, mais aussi bien évidemment et très largement des aspects sécurité du voyageur (7 projets).
- Transport à la demande et de proximité donnent lieu à 5 projets
- 4 dossiers sont consacrés aux PMR
- 2 projets concernent le stationnement , sous un angle très théorique
- La rubrique « divers » regroupe quelques projets phares français et analyse quelques expériences étrangères, d'une part, et quelques étude des réactions des clients devant diverses problématiques (innovation, temps d'attente, ...).

Une analyse plus détaillée des apports et des carences de chacun des projets est donnée ci-après tandis que les fiches détaillées correspondant aux projets examinés sont regroupées en annexe 2)

- *Occurrences respectives des domaines dominants*

Etant entendu que chaque projet peut présenter plusieurs dominantes, le tableau suivant comptabilise le nombre d'occurrences des diverses dominantes :

○ Technique	63	(53 %)
○ Social,sociétal	48	(40 %)
○ Urbanisme, politique transports	62	(52 %)
○ Economique	45	(38 %)
○ Juridique	14	(12 %)
○ Organisation de l'exploitation	88	(74 %)
○ Relation usagers	87	(73 %)
○ Environnement	23	(19 %)

La sélection des projets que nous avons examinés n'étant pas exhaustive, les quelques remarques ci-après n'ont bien sûr de valeur que par rapport à cet échantillon ; nous considérons néanmoins qu'il est suffisamment volumineux (119 projets) pour qu'elles puissent prétendre à refléter une partie significative de la réalité. En particulier, et sans prétendre à l'exhaustivité : :

- le domaine juridique peut paraître négligé
- le nombre de projets faisant explicitement la part à l'impact environnement pourrait être augmenté
- les aspects sociaux et économiques méritent de plus amples développements.

Les pistes de recherche de GO2

Remarques et suggestions générales

Ces suggestions peuvent être classées en deux grandes rubriques : l'une visant à prolonger, corriger ou infléchir les options prises dans le PREDIT 2 (*continuité*), l'autre présentant de nouvelles options (*développement*), le but étant de valoriser le capital de connaissances accumulé lors du précédent PREDIT et d'en valider le contenu afin de lui donner une assise plus large dans le temps ou l'espace économique/social/géographique.

- *continuité* :

- rafraîchissement de certaines études en fonction des évolutions diverses liées aux modes de vie, aux évolutions technologiques ou simplement à la mise à jour des bases de données disponibles (recensement, enquêtes déplacements,.. par exemple) ; validation du maintien de la pertinence desdites études
- élargissement des périmètres d'étude au delà de l'Europe (Etats Unis, Australie, Japon)
- focalisation sur des projets transposables plutôt que trop locaux et spécifiques
- prise en compte attentive des situations et contraintes des entités moyennes/petites (collectivités, opérateurs de transport, minorités sociales) dans les modèles, services, produits étudiés et réalisés
- accentuation des recherches sur la lutte contre les inégalités sociales
- approfondissement du volet économique (analyses coûts-bénéfices) des projets
- focalisation sur les rapports urbanisme - réseaux de transport et la synchronisation de leur évolution
- meilleur équilibre du volume des études consacrées aux divers modes de transport, certains étant largement avantagés par rapport à d'autres, et en particulier dans le premier cas, veiller au recouvrement éventuel des projets
- développement des études à dominante juridique (propriété industrielle, protection de la vie privée,...), le domaine étant, semble-t-il, un peu négligé

- *développement* :

- mise en place de bases de données regroupant les expérimentations, bonnes pratiques, modèles et mise à jour régulière de ces bases
- création de réseaux d'excellence spécifiques (pôles d'échanges, transport à la demande, ...) au sens du 6^{ème} PCRD disséminant les compétences, mettant les acteurs en relation, surveillant les évolutions, effectuant des synthèses des recherches terminées ou en cours, suggérant de nouvelles pistes de travaux, etc. Il s'agira dans les projets proposés d'en examiner les modalités de fonctionnement, d'en jeter les bases et d'initialiser leur action.
- développement du partenariat public-privé dans les actions de promotion des modes de transport doux :
 - à côté des aménagements réalisés dans la sphère publique, pousser à des actions similaires dans le privé (vestiaires, sanitaires, garages, ateliers,...)
 - dynamiser la réflexion afin de faire émerger de nouvelles pistes d'encouragement des entreprises à infléchir les habitudes de

déplacement de leur personnel vers des modes plus respectueux de l'environnement

- promotion des actions de standardisation, gages de transférabilité des expérimentations. Leur subventionnement peut contribuer à en accélérer la progression
- développement de la formation dans le domaine des déplacements non-motorisés
- extension de la modélisation générale des déplacements intermodaux de façon à prendre en compte le maximum d'éléments entrant dans la chaîne (par exemple les conditions tarifaires ou les conditions de stationnement intermédiaire).

Suggestions spécifiques

Les pistes de recherche suggérées par l'étude peuvent être groupées selon les grands thèmes suivants :

Social, sociétal

Divers grands chantiers peuvent être poursuivis et approfondis :

- le passage de la notion d'usager à la notion de client et l'étude des interactions public-privé pour le réussir :
 - comment tirer parti des synergies latentes entre la sphère privée et ses souplesses et les contraintes des délégations de service public : aspect conventionnel, flux financiers, éventail de services offerts,...
- l'examen des freins sociaux à la mobilité qu'il s'agisse, en particulier, de compréhension de l'information, de niveau de tarification ou d'accessibilité, et la recherche des solutions correspondantes :
 - utilisation de tous les modes de transmission de l'information : pictogrammes, écrit, vocal, tactile (braille),
 - problèmes de traduction,
 - standardisation,
 - assouplissement de la ségrégation par le tarif, subventions, incitations diverses,
 - accessibilité aux personnes à mobilité réduite en général :
 - handicapés
 - seniors
 - accompagnement d'enfants
 - personnes encombrées de paquets,
- l'adaptation de modèles généraux ou d'expérimentations sur des collectivités importantes à des collectivités disposant de modestes ressources financières et humaines :
 les études effectuées portent souvent sur des collectivités très volumineuses (Ile-de-France, grandes villes comme Lyon, Marseille, Toulouse, Lille) : les modèles développés, les boîtes à outils ou méthodes spécifiées peuvent-elles être transposées telles quelles à des collectivités moyennes ou petites ? Quelles sont les restrictions à apporter ? La réflexion précédente s'applique , mutatis mutandis , aux PME de transport par rapport aux opérateurs de transport nationaux.

- la recherche en vue d'apaiser la conflictualité sociale , le développement des services à apporter à la clientèle en cas de grève :
deux aspects sont à évoquer :
 - o en amont du conflit, comprendre les motivations et les comportements des catégories professionnelles impliquées dans le métier pour à terme prévenir plutôt que guérir
 - o en aval ou dans le conflit, quels procédures mettre en œuvre pour minimiser la gêne du client voyageur, quels outils développer, quel contenu donner à l'assistance palliative minimisant les gênes ressenties?
- l'impact sur la mobilité du développement d'Internet permettant de limiter les déplacements liés:
 - o à l'exécution de certaines formalités administratives effectuées en ligne
 - o au maintien de relations personnelles facilité par le truchements des courriels,
 - o à l'obtention de tous types de renseignements grâce à la consultation à distance de bases de données
 - o à l'exercice d'une activité professionnelle désormais possible à domicile,...

PDE

Chapitre à part entière, ce thème mérite des développements importants :

- étude fine et actuelle des déplacements domicile-travail urbains et non-urbains. L'évolution des genres de vie, l'apparition de la loi sur les 35 heures, son évolution, les nouvelles répartitions des zones de résidence et d'emploi, autant de conditions dont il convient de prendre en compte l'impact pour actualiser les schémas de flux migratoires quotidiens.
- identification des facteurs de synergies possibles entre les entreprises, les collectivités et les transporteurs en vue d'optimiser l'implantation des entreprises et la mobilité des salariés. Quelles actions reviennent à chacune de ces trois populations d'acteurs ? quelles complémentarités ? Ce type de projet doit être mené en s'intéressant aux expérimentations à l'étranger et en s'appuyant sur des enquêtes visant à analyser les attentes et les résistances des salariés-clients-voyageurs.
- création d'un catalogue de propositions en vue d'accompagner et de faciliter l'élaboration et la mise en oeuvre de PDE
 - o équipements publics,
 - o aménagements privés,
 - o incitations financières,
 - o organisation du travail,
 - o nouvelles fonctions dans l'entreprise, « Monsieur Transport »,
 - o place du covoiturage,...

Sur un tel thème, la suggestion d'un observatoire dédié, gestionnaire d'une base de données des expérimentations menées, des bonnes pratiques en la matière, facilitant les contacts et les échanges entre acteurs concernés, ... appelle à l'élaboration d'un projet qui définirait les missions et le mode de fonctionnement de cette nouvelle entité dont le rayonnement et l'activité pourrait s'étendre au-delà de nos frontières .

Limitation de la mobilité

Abordé sur le plan économique dans le thème « Social et Sociétal », ce volet nécessite une réflexion approfondie dans de multiples autres directions : limitation en fonction de l'âge, l'infirmité, l'éloignement, les paquets ou bagages transportés, l'accompagnement d'enfants, d'animaux, ...

Un état de l'art, regroupant les réponses apportées par les opérateurs de transport public et les collectivités concernées, en France et à l'étranger, permettra de comparer les innovations dans le domaine, d'en évaluer la pertinence au vu des résultats et de guider les nouvelles recherches.

Un intérêt tout particulier devra être porté aux analyses économiques des solutions proposées, cet aspect apparaissant comme primordial pour la pérennité desdites solutions.

Modes de déplacement doux

Les conditions d'intégration des modes de déplacement doux dans la chaîne multimodale constituent le cœur de ce thème. Qu'il s'agisse de marche à pied, de roller, de bicyclette, ou même de véhicule électrique, les leviers à utiliser pour promouvoir une utilisation plus large de ces moyens de déplacement doivent donner lieu à une recherche diversifiée, une fois réalisées les collectes de données permettant de savoir quel est l'état de l'art en France et à l'étranger.

Les directions de recherche dans ce domaine sont nombreuses :

- aménagements nécessaires publics et privés,
 - o signalétique adaptée
 - o équipements spécifiques (trottoirs roulants pour les piétons, escalators, équipements anti-vols pour les vélos, ...)
 - o accueil des utilisateurs : locaux adaptés aux véhicules et aux utilisateurs après l'effort (pour le vélo et le roller en particulier)
- droits et devoirs des populations concernées, discipline d'utilisation : élaboration d'une sorte de règlement de jouissance de la voirie, de chartes des utilisateurs
- conception du véhicule le plus adapté : il ne s'agit pas ici de définir les caractéristiques techniques, mais le cahier des charges issu de des attentes des utilisateurs en matière de services
- modalités de mise à disposition des véhicules (achat, location, libre service,...), état de l'art, conditions de succès, expérimentations diverses et évaluations correspondantes
- information pour en faciliter l'usage dans le cadre de centrales de mobilité
- analyse économiques coûts-bénéfices,
- bilans environnementaux objectifs et réalistes, de façon à s'inscrire dans le cadre d'un développement durable,...

- modes originaux d'utilisation (exemple : le vélotaxi). Analyse du service, lancement d'expérimentations, évaluation.

Transports collectifs

Adaptation du véhicule, adaptation de l'exploitation, adaptation du service aux besoins du client-voyageur, sont des sujets méritant des recherches spécifiques en restant bien sûr dans le cadre des préoccupations du GO2.

Pour le *véhicule*, il s'agit de participer à la définition du bus du futur en tirant parti des succès d'expérimentations réussies, comme d'ailleurs des échecs identifiés :

- recherches sur les variables explicatives de ces succès (ou échecs), en France et à l'étranger,
- caractérisation des configurations idéales (bus standard, microbus,...),
- détermination des cahiers des charges correspondants,
- étude coûts-bénéfices, ...

Pour l'*exploitation*, des domaines variés peuvent donner naissance à des projets où conception, expérimentation et évaluation se complètent pour guider l'opérateur de transport dans la mise en place de l'infrastructure optimale :

- lutte contre la fraude,
- aspects conflictuels de l'activité des contrôleurs et des conducteurs,
- cohérence entre les flux et les conditions d'exploitation,
- aménagements réalisés en faveur des bus (couloirs, priorité bus, ...),

Pour les *services* enfin, les pistes à explorer pour accroître la fréquentation des transports en commun sont variées (personnes âgées, PMR, accompagnement scolaire, élargissement des plages horaires de desserte,...) comme les services innovants à créer :

- transport à la demande ,
- portage à domicile,
- transports de proximité,
- lignes d'autocars express,
- e-information, ...

autant de directions nécessitant l'établissement de modèles aussi bien organisationnels qu'économiques et en tout cas le lancement de recherches et l'exécution d'expérimentations dans des configurations diverses.

Information voyageurs

Dans ce domaine l'apport des NTIC est fondamental : il ne s'agit pas pour le GO2 d'empiéter sur le domaine du groupe GO9 d'intégration technologique « Systèmes d'information et de communication », mais d'examiner les apports des NTIC pour élargir les services existants ou développer de nouveaux services de mobilité. A partir de sa connaissance des divers outils/techniques existants, l'apport du GO2 se situera au niveau de l'identification des exigences des clients, de la rédaction de cahiers de charges de nouveaux services /produits, ou de

l'assemblage de techniques existantes pour délivrer de nouveaux services/produits. On peut alors citer les diverses pistes de recherche à exploiter :

- accessibilité de l'information avec toute une série de sous-thèmes :
 - o standardisation des services d'information dédiés aux transports collectifs, en particulier dans les domaines billettique et information déplacement: structuration des messages, vocabulaire, support, signalétique, média.... Etude en service normal et dégradé
 - o mise au point de générateurs de messages communs aux transporteurs
 - o accessibilité de l'information à l'usage de catégories de voyageurs défavorisés : des malvoyants, malentendants, personnes âgées, illettrés, étrangers,.....
- aspects juridiques de l'utilisation de l'information :
 - o droits de propriété de cette information,
 - o protection de la vie privée en particulier pour les services de localisation du voyageur,...
- utilisation des nouvelles technologies (WAP, GPRS, WIFI, UMTS, Internet, ...) pour accéder aux informations , les échanger et gérer l'intermodalité
- centrales de mobilité : état des lieux, paramètres de fonctionnement, conditions de succès,...

Tarification

Trois domaines sont concernés par cet aspect de la relation tripartite autorités-transporteurs-voyageurs à savoir les domaines techniques, financiers et sociaux . Des pistes de recherches peuvent être déclinées selon la liste non exhaustive suivante :

- Vente en ligne des billets et gestion des clients : conditions de succès du service
- Utilisation des NTIC pour l'acquisition, le contrôle et la validation de droits à déplacements multimodaux à partir de son mobile (extension de TELEPAY)
- Innovations tarifaires : identifier de nouvelles voies propres à séduire la clientèle, tester et évaluer leur pertinence
- Interopérabilité fonctionnelle des titres de transport : problèmes techniques (billettique) et financiers (compensation). Expérimentations multiples à favoriser

Pôles d'échange

Nœud essentiel de la chaîne des déplacements, le pôle d'échange mérite des développements dans de multiples directions :

- Coordination des acteurs lors de la conception – réalisation du pôle, le semi échec de certains pôles trouvant son origine dans son absence ou son insuffisance. Déterminer le cadre organisationnel et temporel et les composantes de cette coordination.

- Aménagement des pôles d'échanges, qualité des interfaces physiques : projet à mener avec des architectes, des designers, des ergonomes, des acousticiens, etc...
- Intégration du pôle d'échanges dans la ville : étude documentaire des réalisations, en déduire diverses bonnes pratiques, lancer quelques expérimentations, les évaluer
- Intégration de parc relais : de la conception à l'exploitation, définir les conditions de succès
- Utilisation des parkings de centres commerciaux comme parcs relais : conditions de viabilité de la solution
- Quels services pourraient valoriser les gares ? Etudier l'éventail de prestations à proposer, les bouquets de services, les points relais, analyser le traitement de l'attente, toutes ces études nécessitant une triple approche sociale, technique et économique
- Accueil, sécurité, convivialité dans les pôles d'échanges : étude des interfaces « affectifs » donnant à l'atmosphère ressentie l'attractivité propre à séduire le client, le garder serein dans l'attente ou devant les dysfonctionnements éventuels, lui rendre utile les temps et les lieux d'exécution des transferts intermodaux grâce à la palette de services proposés.
- Parcours piétons : créer le fil d'Ariane supprimant toute impression de passage dans un labyrinthe pour les voyageurs, traiter tout particulièrement des conditions propices aux personnes à mobilité limitée parce qu'encombrées ou à mobilité réduite parce que handicapées.
- Pôles d'échange périurbains ou régionaux : impact de leur présence et de leur traitement adapté sur l'utilisation des modes collectifs ou individuels de déplacement, de préférence à la voiture particulière.
- Création d'un observatoire des pôles d'échange : création d'une base de données sur les réalisations, les bonnes pratiques, d'un flux d'échange d'expériences, d'un réseau de compétences, analyse des succès et échecs dans le domaine, ...

Qualité de service

Au delà des projets qui pourraient être proposés dans le domaine de l'information voyageurs, cités ci-dessus, la recherche sur la qualité peut être développée soit sur un plan général, soit sur des domaines spécifiques. La liste ci-après illustre certains des besoins spécifiques :

- définition d'objectifs et d'une batterie d'indicateurs permettant de suivre la progression vers ces objectifs, aussi bien pour les opérateurs que pour l'utilisateur final
- le traitement de l'insécurité dans les TC : catalogue des solutions et stratégies imaginées dans le monde. Analyse critique. Tentative d'élaboration d'une boîte à outils. Expérimentations à lancer et à évaluer.

- continuité du service :
 - o étude sur la spécificité de la crise sociale dans les transports collectifs urbains
 - o valorisation des métiers davantage tourné vers le client comme condition d'apaisement social
- agents d'accueil dans les transports collectifs ou les pôles d'échanges, agents d'ambiance, de sécurité, agents encaisseurs dans les parkings, ... : étudier les conditions de développement de ce type de métiers (économiques et organisationnelles) et la valeur ajoutée aux transports collectifs, grâce à leur existence.

Divers

Un certain nombre de préoccupations transversales peuvent être exprimées concernant le développement auprès du public de l'attrait des transports collectifs, la pertinence des efforts de recherche par rapport aux attentes des clients, la diffusion des avancées de cette recherche comme des connaissances auprès du grand public de ce que l'on désigne par « les transports durables » ainsi que de leurs avantages en matière de santé publique et d'effet de serre,

La liste suivante cite quelques thèmes auxquels il serait intéressant de consacrer des projets dans le GO2 :

- techniques de promotion des transports collectifs : recherches en vue d'en améliorer l'attractivité. Lancer un projet s'inspirant des techniques de promotion de l'automobile en particulier.
- toujours en matière de promotion des transports collectifs et dans le domaine de l'information environnementale, élaboration d'un modèle général des parcs de véhicules, des trafics, des consommations et des émissions permettant d'évaluer les gains environnementaux liés à l'utilisation des transports collectifs
- adéquation de la recherche avec les préoccupations des clients voyageurs. Examen des conditions de succès de certaines innovations.
- développement de la formation sur les produits/services de mobilité durable
- appel à la créativité des designers pour aider à la conception de modes et systèmes de déplacement
- adaptation des transports collectifs aux nouveaux pôles d'attraction que constituent les complexes type mégastores, multiplexes
- transports interurbains départementaux et régionaux,...

Il a par ailleurs semblé que le domaine ferroviaire était sinon négligé, en tout cas moins largement traité que le domaine routier : un rééquilibrage apparaît souhaitable.

Zoom sur 10 pistes de recherches

De façon à illustrer les pages qui précèdent, nous avons voulu expliciter les appels à idées qui pourraient être lancés dans un certain nombre de directions dont la priorité n'est pas identique.

Mobilité

Mobilité en général

1. Réalisation d'une base de données des diverses initiatives en matière de services innovants dans le transport urbain et régional dans les 15 pays de l'Union Européenne. Maintenir ce document à jour et imaginer les mécanismes à mettre en oeuvre pour atteindre ce dernier objectif pourrait constituer un projet partagé par le PREDIT et le 6ème PCRD.
2. Les NTIC ne vont-elles pas diminuer à terme le nombre de déplacements des ménages ? En complément du projet « Impact sur la mobilité du développement du commerce virtuel » (RS Tome2), il serait intéressant d'étudier le phénomène plus globalement en intégrant tous les aspects des NTIC : travail à domicile, démarches administratives par Internet, livraisons à domicile, discussions sur le net, ...

Périurbanisation

3. Le changement OD des flux explique en grande partie le déclin de la part de marché des TC : quelles solutions pour s'adapter rapidement ? Comment le transport public peut-il répondre aux besoins de la clientèle qui se délocalise en milieu périurbain ? Transport à la demande, de proximité, nouveaux véhicules, autres pistes ? Réflexion, projets à lancer. Le succès des réseaux urbains, ces dernières années, tient pour beaucoup à la mise en place de sites propres : ne faut-il pas promouvoir également ce type d'aménagement des transports collectifs en zone périurbaine voir interurbaine en complémentarité des TER ? Un projet peut être initié à l'instar de ceux déjà mis en place lors du Prédit 2 (cf. les projets « Quand le tramway sort de la ville » et « Strasbourg : faisabilité commerciale et technique de dessertes ferroviaires périurbaines » cités dans le bilan CERTU « L'innovation au service des déplacements urbains »)

Les cibles de clientèle

Les Domicile travail

4. Création au sein d'une entreprise d'un poste de *facilitateur transport* : expérimentation dans une grande entreprise avec analyse des résultats, notamment avantages pour l'entreprise et gain pour la collectivité. Ce facilitateur pourrait avoir, en particulier, les fonctions suivantes :
 - recenser des déplacements domicile-travail de l'entreprise, analyse et statistiques
 - établir un PDE
 - trouver des solutions transport public aux salariés en TC
 - favoriser l'utilisation des modes doux par des aménagements adéquats
 - organiser un système de co-voiturage fiable et régulier

- lobbying auprès des opérateurs et Autorités Organisatrices pour mieux desservir,
- etc. ...

Expérimentation dans des entreprises pilotes du concept et évaluation.

Autres clients

5. Dans la continuité de BIOVAM, conception à affiner de modes de signalisation faisant appel aux autres sens que la vue : guidage et signalisation sonores, utilisation du braille pour les divers supports d'information, qu'il s'agisse des guides horaires ou des panneaux directionnels, ...Importance d'une standardisation des équipements au niveau européen, voire mondial. Les subventions PREDIT permettront un aboutissement plus rapide.

Les modes de transport individuel doux

Marche à pied

6. Des parcours fléchés pour les piétons. L'automobiliste est assisté en permanence par des indicateurs de direction ; le piéton a, quant à lui, peu d'indicateurs de direction à sa disposition. Exemple dans Paris : le piéton n'a pas d'indication fléchée pour se rendre dans une station de métro. Lancer une expérimentation d'indicateurs de direction (avec chiffrage de distance) dans un quartier urbain, montage du projet et enquête satisfaction.

Vélo

7. Les vélos actuellement sur le marché sont issus de l'industrie des loisirs. Créer le vélo du 21ème siècle adapté réellement à des conditions de transports réguliers en site urbain :
 - protection contre les intempéries
 - assistance électrique au redémarrage
 - système anti-vol fiable, etc...

Véhicules électriques

8. Quels services offrir aux utilisateurs des véhicules électriques pour promouvoir ce moyen de transport et lancer une véritable industrie ? Comment valoriser ces utilisateurs par rapport aux autres pour qu'il fasse la démarche d'acheter un véhicule électrique ? Il faut compenser les contraintes propres aux véhicules électriques en les libérant des contraintes ordinaires de l'automobiliste :
 - gratuité du stationnement en centre-ville
 - places spécifiques de parking (type handicapés)
 - utilisation des voies de bus
 - exonérations des péages routiers
 - réduction du coût de l'électricité
 - ...

Lancer des enquêtes auprès d'utilisateurs potentiels et de professionnels du secteur pour évaluer l'impact de telles mesures.

Information voyageurs

9. L'information sur les horaires de passages et les temps d'attente est au centre des services à offrir au client. Où en est-on de la réalité des projets sur le terrain ? Faire un recensement exhaustif des services offerts dans le domaine pour les réseaux urbains et interurbains, tous modes confondus. Constat de la progression des systèmes d'aide à l'information dans les transports publics en France. Comparaison avec les autres pays européens.

Tarification

10. La création d'un titre « unique » est un des éléments fondateurs de l'intermodalité entre différents réseaux de transport. Toutefois, cette création comporte de nombreux obstacles (le premier d'entre eux étant financier) : quelles compensations financières entre opérateurs et entre Autorités Organisatrices ? à partir de quel mode de calcul ? quel système de billettique mettre en place ? quel mode de commercialisation des titres entre opérateur ? quelle institution juridique à créer ? Les exemples réussis (carte orange en IDF, Pass'partout 17, ...) permettent-ils de dégager des principes et des choix techniques qui pourraient être réutilisés sur d'autres sites ? Un mode opératoire de la création d'un titre « unique » peut-il être standardisé pour développer l'intermodalité ?

Conclusion

La liste des pistes qui s'ouvrent pour le GO2 à l'orée du PREDIT 3 est longue : chaque membre du groupe peut l'enrichir grâce à sa propre créativité ou simplement du fait de ses préoccupations personnelles ou professionnelles.

Ce foisonnement doit cependant être maîtrisé du fait d'une conjoncture budgétaire qui ne s'annonce pas forcément favorable à la recherche. Il convient donc de suivre de très près la cohérence de l'ensemble des recherches financées, leur développement et d'utiliser les opportunités de financement présentées par les autres groupes du PREDIT 3 : le Comité de Pilotage trouve ici une affirmation supplémentaire de sa légitimité.

Enfin, la dynamique de l'EER (Espace Européen de recherche), imaginé et promu par le Commissaire Européen BUSQUIN, à l'origine des initiatives du 6^{ème} PCRD connues sous le nom de « projets intégrés » et « réseaux d'excellence » peut être une source d'inspiration pour les recherches effectuées dans le cadre du PREDIT et une gage de valorisation du capital de recherches accumulé : les observatoires ou bases de connaissances souvent suggérés dans la présente étude découlent de ce constat.

ANNEXE 2

SOMMAIRE

	page
➤ Mobilité	31
Mobilité en général	31
Périurbanisation	32
➤ Les cibles de clientèle	33
Les Domicile travail	33
Les Domicile école	34
La clientèle touristique	34
La clientèle seniors	34
Les déplacements pour motifs achats	35
Autres clients	35
➤ Les modes de transport individuel doux	37
Les déplacements non motorisés en général	37
Marche à pied	37
Roller	38
Vélo	38
Autopartage	39
Véhicules électriques	39
➤ Les modes de transport collectif	40
La part de marché des transports collectifs	40
Les transports collectifs en site propre	40
Les transports collectifs en bus	41
Transport à la demande	41
Transport de proximité	42
Autres services	42
➤ Information voyageurs	44

➤ Les Nouvelles Techniques d'Information et de Communication	45
➤ Tarification	46
➤ Multimodalité, intermodalité	47
➤ Pôles d'échange	49
➤ Qualité du service	51
Mesure de la qualité	51
Sécurité	51
Continuité du service	52
➤ Divers	53
➤ Liste exhaustive des fiches	54

Mobilité

Mobilité en général

N° Fiche : 001

Egalités et inégalités sociales et urbaines dans les agglomérations millionnaires et lien avec la mobilité

N° Fiche : 002

QUATUOR

N° Fiche : 003

Simulation de scénarios d'évolution prospective de la mobilité urbaine à 20 ans. Application à Lyon

N° Fiche : 004

Systèmes d'indicateurs pour l'évaluation prospective de scénarios d'évolution de la mobilité urbaine

N° Fiche : 005

EPOMM (European platform on mobility management)

N° Fiche : 006

Services de mobilité:état des lieux

N° Fiche : 007

Mobilité urbaine et déplacements non motorisés:situation actuelle, évolutions pratiques et choix modal.

Autres projets

Mobilité subie – déplacements choisis : le cas de « sur mobilité » contrainte en région tourangelle - bilan 2000 p26

La détermination de classes de mobilité associées au cycle de vie – Bilan 2000 p93 et RS Tome3

Profils globaux de mobilité : la mobilité des français en 1982 et 1994 – RS Tome 1

Impact sur la mobilité du développement du commerce virtuel – RS Tome2

Mobilité, formes urbaines et architecturales dans les agglomérations – Bilan 2001 p15

Mobiscopie – Bilan 2001 p50

Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement – Bilan 2001 p53

Evaluation des modèles de prévision de trafic : la modélisation au service des nouvelles formes de mobilité – Carrefour Predit p84

Périurbanisation

N° Fiche : 008

Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine

N° Fiche : 009

Aménagement spatial et optimisation du temps de déplacement

Autres projets

Inégalités géographiques, inégalités sociales : l'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines d'Ile de France – Bilan 2000 p29

Les raisons institutionnelles de l'éparpillement urbain – Bilan 2000 p35 et RS Tome4

Analyse des comportements de report modal, à travers les représentations des déplacements des habitants du périurbain, sur l'aire métropolitaine marseillaise – Bilan 2000 p49 et RS Tome4

Localisation des services et périurbanisation : le financement des équipements scolaires en périphérie annecienne – Bilan 2000 p100 et RS Tome3

Formes et intensité de la périurbanisation dans les villes françaises et aptitude à la canaliser – RS Tome2

Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ? Paris, Lyon, Strasbourg, Aix en Provence – RS Tome2

Formes urbaines et déplacements à l'échelle de l'agglomération – Bilan 2001 p118

Les cibles de clientèle

Les Domicile travail

N° Fiche : 010

Localisation des activités et mobilité

N° Fiche : 011

Elaboration d'un plan de mobilité des entreprises de la zone industrielle sud-est (Rennes, Cesson, Chantepie)

N° Fiche : 012

Plan de déplacements des employés

N° Fiche : 013

Les déplacements domicile travail non -urbains

N° Fiche : 014

GEODES

Autres projets

Transports : mutations des techniques, emploi et cultures professionnelles – bilan 2000 p95 et RS Tome3

Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail – bilan 2000 p101 et RS Tome3

Typologie des interactions entre le système de transport, l'organisation productive et l'espace – RS Tome1

Plan de mobilité et stratégies d'entreprises - L'innovation au service des déplacements urbains p74

Les Domicile école

Autres projets

Réduction de la dépose en voiture des écoliers : initiative en France et à l'étranger – Evaluation des émissions et de la qualité de l'air – RS Tome4

Transfert de déplacements domicile-école sur les modes non motorisés – initiatives en France et à l'étranger – impact sur la qualité de l'air – bilan 2000 p52

La clientèle touristique

N° Fiche : 015

La mobilité touristique dans le système global de mobilité.

Autres projets

Une application à l'analyse de la demande TER à des fins touristiques et de loisirs dans le Nord-Pas de Calais – Bilan 2000 p75

Grands événements et gestion des flux – bilan 2000 p76 et RS Tome4

Systèmes statistiques – bilan 2000 p78

Adaptation des systèmes de transports urbains aux pratiques des touristes – bilan 2000 p79

Les grands événements, les transports et la gestion des déplacements, les impacts sur l'environnement – bilan 2000 p80 et RS Tome4

Notions essentielles et méthode d'observation du tourisme – RS Tome2

La clientèle seniors

N° Fiche : 016

Les seniors et les transports publics

N° Fiche : 017

Les "AGEDOR" et l'automobile

Les déplacements pour motifs achats

N° Fiche : 018

Le centre commercial, lieu du transport (le "mall of America")

Autres projets

Stratégie de localisation des services aux ménages et conséquences sur la mobilité dans la région urbaine de Lyon – Bilan 2000 p104 et RS tome1 et 3

Les multiplexes en région IDF : impacts sur la mobilité et l'urbanisation, l'action des pouvoirs publics – RS Tome 1

Les impacts sur l'activité commerciale et sur les pratiques du centre-ville de la journée sans voiture – RS Tome1

Multiplexes et médiastores : stratégies de localisation centrale et périphérique – RS Tome2

Stratégies de localisation des firmes de services à réseau et comportements des consommateurs : le cas de la restauration rapide dans les agglomérations d'Aix-Marseille et d'Avignon – RS Tome2

Stratégie de localisation de la grande distribution alimentaire – RS Tome2

Bilan et perspectives de, développement des pratiques commerciales non motorisées dans les centres villes et zones piétonnes - RS Tome4

Les rues commerçantes : quel rôle pour l'écomobilité ? Le cas de la première couronne parisienne – RS Tome4

Autres clients

N° Fiche : 019

L'utilisateur des TCU: une identité en débat entre réseau et territoires

N° Fiche : 020

BIOVAM

N° Fiche : 021

BIOVAM2

Autres projets

Immobilités, inégalité et management de la mobilité des étudiants en Ile de France – bilan 2000 p27

La mobilité des créateurs d'entreprise Rmistes – Bilan 2000 p33 et RS Tome4

Aéroports et dynamique des territoires – Bilan 2000 p108 et RS Tome3

Quelle ville pour demain : outil pour l'identification et le diagnostic de la demande urbaine – Bilan 2000 p122

Besoins et stratégies des femmes pro-voiture – RS Tome1

Construction des univers spatio-temporels des jeunes et processus d'intégration sociale et urbaine – RS Tome4

Les modes de transport individuel doux

Les déplacements non motorisés en général

N° Fiche : 022

La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés

N° Fiche : 023

Analyse de l'expérience de villes étrangères dans le domaine de déplacements non motorisés

N° Fiche : 024

Part des boucles de déplacement dans l'accompagnement des enfants: les potentialités des report vers les modes non motorisés (RS Tome 3)

Autres projets

Les voies de liaison : quelle place pour les déplacements non motorisés – bilan 2000 p48

Forme urbaine et déplacements à l'échelle de l'agglomération – bilan 2000 p50 et RS Tome4

Recherche sur le comportement des familles non motorisées – RS Tome2

Analyse comparative des usages et pratiques de la ville Opération « En ville, sans ma voiture ? » du 22 septembre 1999 – RS Tome2

Indicateurs pour des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes – RS Tome4

Mobilité quotidienne dans les petites agglomérations : diagnostics, enjeux et potentiel de report modal – RS Tome4

Marche à pied

N° Fiche : 025

La marche à pied et la pratique de la Ville

N° Fiche : 0026

Conception d'un modèle de simulation de piétons et autres mobiles en mouvement

Autres projets

Le stationnement sauvage sur les trottoirs, obstacles à la pratique de la marche à pied dans les quartiers péricentraux – bilan 2000 p51

Le stationnement sur les trottoirs : état des lieux et solutions – RS Tome4

Le trottoir rapide : l'accélération des piétons enfin possible - Carrefour Predit p92

Roller

N° Fiche : 027

Le roller: mode de déplacement et pratique récréative urbaine

N° Fiche : 028

La ville à l'heure du roller: évaluation des usages et de la gestion d'un nouveau mode de déplacement urbain non motorisé en France et à l'étranger

Vélo

N° Fiche : 029

Approche géographique des déplacements en IdF en vue d'un report modal en faveur des TC grâce au développement du mode "vélo-TC"

N° Fiche : 030

Prise en compte des vélos dans la modélisation multimodale des déplacements de personnes en milieu urbain

N° Fiche : 031

Complémentarité entre modes non motorisés et TC: pertinence des système de location et de libre service des vélos

N° Fiche : 032

Le vélo et la pratique du vélo en ville

N° Fiche : 033

Les conditions d'un report modal favorable à la marche et la bicyclette

N° Fiche : 034

Vélos à la carte

N° Fiche : 035

Les stratégies des cyclistes dans la circulation urbaine

N° Fiche : 036

Le vol de bicyclettes: analyse du phénomène et méthodes de prévention (RS Tome 4)

Autres projets

Aménagement cyclable et espace public : comparaison des principaux manuels d'aménagements cyclables – bilan 2000 p109 et RS Tome2 et 3

Evaluation des effets des coupures urbaines sur les déplacements des piétons et des cyclistes – RS Tome2

Rochefort santé - L'innovation au service des déplacements urbains p22

RATP : un prototype de vélopôle - L'innovation au service des déplacements urbains p24

Strasbourg : vélotranservice - L'innovation au service des déplacements urbains p28

Autopartage**N° Fiche** : 037

Projet d'expérimentation d'auto-partage à Paris

Autres projets

Automobilité et habitat partagé – RS Tome2

Toulouse : voitures partagées – L'innovation au service des déplacements urbains p16

Véhicules électriques

N° Fiche : 038

PRAXITELE

N° Fiche : 039

LISELEC

N° Fiche : 040

Véhicules partagés en libre service

N° Fiche : 041

Etude qualitative d'identification de leviers de maintien d'un marché du véhicule électrique

Les modes de transport collectif

La part de marché des transports collectifs

N° Fiche : 042

PARI 21, étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent dans la zone francilienne

N° Fiche : 043

Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des TC

N° Fiche : 044

Quelle part de marché pour les TC ?

Les transports collectifs en site propre

N° Fiche : 045

Modélisation des flux sur le tramway

N° Fiche : 046

Enrichissement du service tramway

N° Fiche : 047

TRAMWAY (expérimentation de construction du lien social)

N° Fiche : 048

Les transports guidés sur pneus

Autres projets

Mobilité et développement urbain autour des dessertes ferrées et des TCSP en Allemagne – RS Tome4

Bahnville – Bilan 2001 p42

Quand le tramway sort de la ville - L'innovation au service des déplacements urbains p42

Strasbourg : faisabilité commerciale et technique de dessertes ferroviaires périurbaines - L'innovation au service des déplacements urbains p44

Les villes françaises font-elles du développement durable avec leurs transports en commun en site propre ? - L'innovation au service des déplacements urbains p84

Les transports collectifs en bus

N° Fiche : 049

Les services du bus du futur. Evaluation de projets menés en France et en Europe

N° Fiche : 050

MICROBUS

N° Fiche : 051

Le Projet QUARTET Plus à Toulouse

N° Fiche : 052

Grenoble: redynamisation d'une ligne de bus (Innovation au service des déplacements urbains p 48)

N° Fiche : 053

Périurbain express et service de proximité (Innovation au service des déplacements urbains p 52)

Transport à la demande

N° Fiche : 054

Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines

N° Fiche : 055

Les services de transport à la demande dans leur marché

N° Fiche : 056

Le transport à la demande et les dessertes souples: finalités, clientèles et performances des principaux systèmes

N° Fiche : 057

RATP: un système de transport souple en Ile-de-France (Innovation au service des déplacements urbains p 20)

Transport de proximité

N° Fiche : 058

Projet de portage et accompagnement

Autres services

N° Fiche : 059

Extérieur nuit (RS Tome 4)

N° Fiche : 060

Transports et design (Bilan 2001 p 40)

Information voyageurs

N° Fiche : 061

Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains

N° Fiche : 062

AUBADE

N° Fiche : 063

Information sur les perturbations

N° Fiche : 064

Le service Infolignes aux arrêts

N° Fiche : 065

INFOLO (Information voyageurs et localisation)

N° Fiche : 066

AGENPERSO (Interface Homme-Machine à base d'Agents logiciels personnels d'information aux usagers des TC)

N° Fiche : 067

MOBILURB

N° Fiche : 068

MOBITEL (*service d'information transports en commun sur téléphonie mobile*)

N° Fiche : 069

L'aubette (environnement et temps d'attente du bus- Voyageurs et objets dans l'action)

Les Nouvelles Techniques d'Information et de Communication

N° Fiche : 070

Usage des TIC dans les PME de transport

N° Fiche : 071

SAD (Système d'aide à la décision pour la gestion d'un réseau de TC)

N° Fiche : 072

NTIC, vente en ligne et gestion des clients : une nouvelle relation de service

N° Fiche : 073

La mise en service de METEOR: impact socio-organisationnel et transférabilité des innovations technologiques (Bilan 2000 p 39)

Autres projets

Projet réactif: recommandation ergonomique pour la conception d'interface conducteur/système informatiques embarqués : constitution d'une base de connaissance – Bilan 2001 p140

Tarification

N° Fiche : 074

Recherche sur les conditions d'acceptabilité de nouvelles mesures tarifaires en transports urbains

N° Fiche : 075

Mobilité et grande pauvreté

N° Fiche : 076

Evaluation client des innovations tarifaires en milieu urbain et validation avec les réseaux de TP

N° Fiche : 077

STATUTS

N° Fiche : 078

Fraude et communication: analyse comparative entre le stationnement et les transports collectifs (Bilan 2001 p 26)

Autres projets

Construction des univers spatio-temporels des jeunes et processus d'intégration sociale et urbaine – Bilan 2000 p34

Multimodalité, intermodalité

N° Fiche : 079

PREDIM.ANIM (animation de la plate-forme de recherche pour l'expérimentation et le développement de l'information multimodale)

N° Fiche : 080

Voyagez librement, surfez d'un transport à l'autre

N° Fiche : 081

Information multimodale voyageurs, aspects institutionnels et juridiques

N° Fiche : 082

La modélisation des déplacements intermodaux

N° Fiche : 083

CHAMBAIX

N° Fiche : 084

SITP-VP

N° Fiche : 085

SITP2 (systèmes d'information de transports publics)

N° Fiche : 086

COMODO (convergence de modèles de données des transports publics)

N° Fiche : 087

CONCERT/STRADIVARIUS

Autres projets

Les différentiels d'accessibilité des villes moyennes en France : 1 accessibilité routière 2 une approche multimodale route et fer

Prospective de développement des parcs de stationnement pour les visiteurs du centre-ville – Etude de l'effet porte – RS Tome1

Fusion des données pour l'estimation du temps de parcours – Bilan 2001 p141

Pôles d'échange

N° Fiche : 088

Intermodalités et interfaces : comprendre les usages pour guider les décisions

N° Fiche : 089

Analyse des interfaces-recherches-études-commandes dans le domaine des pôles d'échange

N° Fiche : 090

Pôles d'échange et parcs relais

N° Fiche : 091

Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain:
Nantes-Rézé

N° Fiche : 092

Un atlas des pôles d'échange

N° Fiche : 093

Gares intelligentes:accessibilité urbaine et relais de la ville dense

N° Fiche : 094

Conception et management des pôles d'échanges. La question de l'architecture des parcours des usagers (La Défense, Massy, Serris-Montévrain)

N° Fiche : 095

Mise en perspective comparative de 3 pôles d'échanges en IdF: Massy, Roissy, Chessy

N° Fiche : 096

Revitalisation des lieux de gare périurbains

N° Fiche : 097

SAPEI (Services annexes aux pôles d'échanges Intermodaux)

N° Fiche : 098

ACCES-GARES

N° Fiche : 099

Bouquets de service, points relais pour les urbains

N° Fiche : 100

Dijon: les agents encaisseurs (Innovation au service des déplacements urbains p 34)

N° Fiche : 101

Nantes: les agents d'accueil stationnement (Innovation au service des déplacements urbains p 36)

N° Fiche : 102

Les parkings des centres commerciaux peuvent-ils servir de parcs relais ? (Innovation au service des déplacements urbains p 38)

Autres projets

Arbitrage entre stationnement et marche à pied : quelle distance les visiteurs des parking sont-ils prêts à parcourir à pied – RS Tome2

Qualité du service

Mesure de la qualité

N° Fiche : 103

Mesurer la qualité de service: définition d'indicateurs de la qualité de service du système de transports

Sécurité

N° Fiche : 104

Mesure du sentiment d'insécurité dans les TC. Méthodologie et résultats

N° Fiche : 105

Agents d'ambiance dans les TU : pratiques, effets et enjeux d'un métier en émergence

N° Fiche : 106

Recherche sur les stratégies d'ambiance et de sûreté dans les TP

N° Fiche : 107

AISUG (analyse des potentialités actuelles et futures offertes par le standard GSM)

N° Fiche : 108

Sûreté dans les transports en commun

N° Fiche : 109

Sécurisation des biens et personnes dans les entreprises de TC

N° Fiche : 110

Solitude et conflictualité dans le transport collectif (RS Tome 1)

Continuité du service

N° Fiche : 111

Quelle régulation sociale pour redynamiser le service public dans les transports ?

N° Fiche : 112

Le discours de la solitude volontaire

N° Fiche : 113

La spécificité de la crise et la gestion de la crise dans le transport collectif urbain

Divers

N° Fiche : 114

Impact d'actions marketing individualisé sur l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière

N° Fiche : 115

Disponibilités et besoins en matière d'informations sur les transports en vue de la définition d'un modèle général de parcs, de trafics, de consommations et d'émissions

N° Fiche : 116

Innovations PREDIT et PDU

N° Fiche : 117

Méthode d'évaluation de l'acceptabilité sociale de l'innovation dans les réseaux du transport collectif

N° Fiche : 118

Droits négociables de stationnement pendulaire

N° Fiche : 119

Sécurité, Stationnement, voitures propres :les relations entre le monde de la recherche et les médias (Bilan 2001 p 154)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 001

Nom du projet : Egalités et inégalités sociales et urbaines dans les agglomérations millionnaires et lien avec la mobilité

Stade de réalisation : achevé en octobre 2001

Objectifs principaux

Bilan des approches à travers les démarches de planification et de mise en œuvre pour l'orientation des politiques solidaires en matière de mobilité et accessibilité

Résultats

Résultats attendus : territorialisation des inégalités et formulation des orientations pour les politiques publiques locales

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Intérêt d'une généralisation géographique de la démarche permettant d'identifier la pertinence de services spécifiques comme transport à la demande, de proximité, etc.

Les freins à la mobilité sont une composante importante des inégalités sociales et urbaines pour l'accès à l'emploi, aux études, aux centres culturels, ...

Le groupe « Services de mobilité » doit contribuer à développer des projets visant à lutter contre ces inégalités :

- Une offre de transport qui s'adresse à tous les types de clientèle, qu'il s'agisse de l'adaptation des véhicules ou de nouveaux systèmes de transport
- Une tarification adaptée
- Une amélioration de l'accessibilité à l'information qu'elle soit géographique et directionnelle (guidage, positionnement,...) ou organisationnelle (horaire, niveau de trafic, réservation, service offerts, etc. ...)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 002

Nom du projet : QUATUOR

Stade de réalisation : achevé en novembre 2001

Objectifs principaux

Modèle de simulation dynamique de la mobilité en IdF.

Résultats

Recommandations spécifiques à l'amélioration de la mobilité en Ile-de-France.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Utilisation du modèle pour simuler les complémentarités VP, TC et modes intermédiaires (services de proximité, transport à la demande, etc.....)

Transfert de l'analyse à d'autres villes françaises et sur réseaux de grande taille

QUATUOR pourrait être utilisé pour simuler des projets initiés par le groupe « Service de mobilité ».

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 003

Nom du projet : Simulation de scénarios d'évolution prospective de la mobilité urbaine à 20 ans. Application à Lyon

Stade de réalisation : achevé en février 2002

Objectifs principaux

Utilisation du modèle ATN de simulation

Résultats

Résultats attendus : compréhension des mécanismes constituant la mobilité urbaine.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Utilisation du modèle réalisé pour la mesure, par simulation, de l'impact de modes de transport innovants et respectueux de l'environnement ou de nouveaux services de déplacement sur la mobilité globale.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 004

Nom du projet : Systèmes d'indicateurs pour l'évaluation prospective de scénarios d'évolution de la mobilité urbaine

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Dans le champ de la demande des déplacements locaux, analysée dans son contexte spatial, économique et social, environnemental, élaboration et test d'indicateurs utiles à la prise de décision politique.

Résultats

Formulation de nouvelles hypothèses pour le calcul des coûts de déplacement et de la consommation d'espace en circulation. Terrain d'application : Ile de France.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Etude basée sur une enquête ancienne (Enquête Globale de Transport de 1991-1992). Un certain nombre de vérifications/évaluations pourraient être lancées :

- comparaison des résultats effectifs avec l'évaluation prospective objet de l'étude ; analyse des écarts
- test de l'applicabilité des indicateurs sur d'autres bassins de transport que l'Ile-de-France
- enrichissement de la batterie d'indicateurs sur le terrain économique en particulier (investissements à engager, retour bénéficiaires sociaux ou sociétaux)
- comparaison avec des recherches similaires menées à l'étranger (Europe, USA, Japon, Canada, ...)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 005

Nom du projet : EPOMM (European Platform On Mobility Management)

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Plate-forme d'échange d'informations sur la gestion de la mobilité ayant pour but de réduire l'usage individuel de la voiture par des actions peu coûteuses (plans de mobilité d'entreprises, marche à pied, vélo, projets de covoiturage, offre de tarifications spécifiques, création de centrales de mobilité,..)

Résultats

Membres fondateurs: France, Hollande, Région de Flandres, Autriche, UK, Suède, Italie).
Conférence annuelle sur les avancées obtenues (ECOMM).
Transformation envisagée en NPO (Non Profit Organization).

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

On pourrait prolonger les actions entreprises dans le sens :

- de la formalisation et l'institutionnalisation d'un processus d'enrichissement de la base de données réalisée
- d'une relation étroite avec le monde, en particulier les univers américain et japonais
- de la création d'un réseau d'excellence au sens du 6^{ème} PCRD

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 006

Nom du projet : Services de mobilité, état des lieux

Stade de réalisation : achevé en février 2002

Objectifs principaux

Identification et compréhension des initiatives, évaluation des réalisations sur le terrain.

Résultats

Résultats attendus : diffusion des meilleures pratiques, partage des expériences

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Réalisation d'une base de données des diverses initiatives en matière de services innovants dans le transport urbain et régional dans les 15 pays de l'Union Européenne. Maintenir ce document à jour et imaginer les mécanismes adéquats pour cet objectif pourrait constituer un projet partagé par le PREDIT et le 6ème PCRD.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 007

Nom du projet : Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions pratiques et choix modal.

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

L'idée d'une maximisation de la mobilité du plus grand nombre traduite presque automatiquement par la création de nouvelles infrastructures est maintenant soumise à un nouveau système de contraintes, notamment environnementales. D'où un besoin de nouvelles recherches sur le concept de mobilité en fonction des évolutions technologiques et comportementales. Analyse comparative des travaux menés sur ce thème en France et aux USA.

Résultats

Identification d'un processus bâti sur un socle législatif original impliquant de nouveaux acteurs et observé par des indicateurs de trafic nouveaux.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

La comparaison porte sur la France et USA; intérêt d'une comparaison avec le Japon?

Dans quel cadre la mobilité peut-elle être maîtrisée par une politique publique pour satisfaire aux contraintes environnementales. Recherche sur les mesures qui pourraient limiter la mobilité.

Autre projet : les NTIC ne vont-elles pas diminuer à terme le nombre de déplacements des ménages ?

En complément du projet « Impact sur la mobilité du développement du commerce virtuel » (RS Tome2), il serait intéressant d'étudier le phénomène plus globalement en intégrant tous les aspects des NTIC : travail à domicile, démarches administratives par Internet, livraisons à domicile, discussions sur le net,

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 008

Nom du projet : Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Rapport entre l'organisation de l'espace urbain et les phénomènes de mobilité.

Résultats

Chaque système (entreprise, ménage,...) cherche à minimiser le recours aux déplacements qui n'est qu'une des modalités de réalisation des interactions sociales de la Ville.

Renouveau méthodologique proposé pour l'approche des relations entre urbanisme et mobilité. Apparaît le caractère fondamental du marché foncier dans la périurbanisation et les ressorts de la mobilité.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Cette étude effectuée à Brest est-elle transposable à d'autres agglomérations ? Intérêt de la spécification de règles générales réutilisables sur tout site afin de mieux orienter le développement des réseaux de transport.

Les phénomènes qui induisent la mobilité sont à prendre en compte pour mieux répondre aux attentes des usagers. Ces phénomènes sont aujourd'hui bien identifiés, il faut faire un bilan des réponses actuelles en transport public à la périurbanisation et proposer de nouvelles solutions.

Le succès des réseaux urbains, ces dernières années, tient pour beaucoup à la mise en place de site propre, ne faut-il pas promouvoir également ce type de transports collectifs en zone périurbaine voir interurbaine en complémentarité des TER. Un projet peut être initié à l'instar de ceux déjà mis en place lors du Prédit 2 (« Quand le tramway sort de la ville » et « Strasbourg : faisabilité commerciale et technique de dessertes ferroviaires périurbaines » pages 42 et 44 du Bilan CERTU « L'innovation au service des déplacements urbains »)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 009

Nom du projet : Aménagement spatial et optimisation du temps de déplacement

Stade de réalisation : achevé en février 2001

Objectifs principaux

Etude de la périurbanisation, de ses facteurs déterminants.

Etude basée sur les recensements de 1982 et 1990 dans les aires urbaines françaises des agglomérations de province de plus de 150 000 habitants.

Résultats

Eclairage sur les relations entre habitat, emploi, périurbanisation et déplacements habitat travail.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

La périurbanisation et l'étalement urbain constituent un phénomène majeur pour les transports collectifs, son évolution dans le temps étant plus rapide que les capacités d'adaptation des réseaux de TC. Il est donc important de connaître les dernières évolutions de la périurbanisation et de ses facteurs déterminants et leurs perspectives pour les 20 prochaines années et partant, de mettre à jour ce type d'étude en se basant sur le dernier recensement pour vérifier le maintien des conclusions ou l'intérêt de correctifs éventuels

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 010

Nom du projet : Localisation des activités et mobilité

Stade de réalisation : achevé en décembre 2000

Objectifs principaux

Recherche sur les stratégies de localisation des entreprises et appréciation des conséquences sur la structuration de l'espace urbain.

Résultats

Enquête sur 45 communes autour de Lyon.

Analyse des grandes tendances de la localisation des établissements, 153 établissements enquêtés.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

L'entreprise une fois implantée, cherche t-elle à optimiser la mobilité de ses salariés en fonction de l'environnement? Pistes suivies ? Etudes à lancer sur les services à proposer à l'entreprise: mise à contribution des collectivités et des opérateurs de transport.

Par exemple, évaluer l'impact de la présence d'un parking interne à l'entreprise sur l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile – travail par les salariés. Enjeux des parking entreprise : l'exemple des mesures prises en Suisse dans les centres-villes.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 011

Nom du projet : Elaboration d'un plan de mobilité des entreprises de la zone industrielle sud-est de Rennes (Cesson, Chantepie)

Stade de réalisation : achevé en juin 2002

Objectifs principaux

Etude sur les déplacements dans une zone industrielle de Rennes.
Contribution au développement de l'usage des modes alternatifs à l'automobile.

Résultats

Résultats attendus : favoriser le transfert modal de la voiture individuelle vers les TC ou les modes de transport doux

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A partir du cas particulier de Rennes, élaborer des règles générales et les confronter à la réalité d'autres sites. Identifier des idées de nouveaux services d'aide à la mobilité en zone industrielle.

Autre projet : en centre-ville, la configuration des voies de circulation ne permettent pas toujours de consacrer plusieurs voies spécifiques aux modes de transports alternatifs.

Par contre, les ZI, ZAC ou quartiers nouveaux ne peuvent-ils pas devenir des lieux privilégiés pour les aménagements de voirie spécifiques à ces modes ?

Faire un bilan de la présence des modes de transports alternatifs dans les nouvelles réalisations urbanistiques.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 012

Nom du projet : Plan de déplacements des employés

Stade de réalisation : achevé en juillet 2001

Objectifs principaux

Assistance aux entreprises pour les amener à partager l'objectif d'une baisse de l'usage de leurs véhicules par les employés (étude dans l'agglomération bordelaise).

Résultats

Suggestions aux Entreprises et à leurs employés, propositions d'aménagement.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

On constate une nette réticence des entreprises à investir ou remettre en question la structure des déplacements de leurs employés. Pour autant, le PDE doit faire partie intégrante des mesures en faveur de l'environnement dans l'entreprise.

Comment favoriser l'établissement d'un PDE dans les entreprises ?

Etude à lancer sur le succès des incitations imaginées ici ou là, en France ou à l'étranger.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 013

Nom du projet : Les déplacements domicile travail non -urbains

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Mise au point d'une méthode d'estimation du volume des déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail qui affine les données fournies par le dernier recensement général de la population (l'objectif étant d'identifier la part des déplacements hebdomadaires).

Résultats

Validation de la méthode sur des relations de longueur variable (de 50 à 150 km). Application généralisée possible.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Validation large de la méthode et utilisation à des fins d'évaluation du marché TC correspondant (SNCF, autocaristes)

Réaliser une enquête sur le temps de transport pour les déplacements domicile – travail non urbains, à quel moment on passe d'un déplacement journalier à hebdomadaire (lorsque la durée du trajet est trop longue, une certaine proportion de migrants dispose d'un second lieu d'hébergement près du lieu de travail).

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 014

Nom du projet : GEODES

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Développer des alternatives à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile travail au niveau d'un employeur (Communauté Urbaine de Strasbourg).
Faciliter les changements de comportement.

Résultats

Mise au point d'une méthodologie de conduite du changement

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

L'initiative de la Communauté urbaine de Strasbourg, portant d'abord sur ses salariés doit être relayée à l'extérieur dans le domaine des entreprises privées Expérimentations à promouvoir.

Création au sein d'une entreprise d'un poste de *facilitateur transport* : expérimentation dans une grande entreprise avec analyse des résultats, notamment avantages pour l'entreprise et gain pour la collectivité.

Ce facilitateur pourrait avoir, en particulier, les fonctions suivantes :

- recenser des déplacements domicile-travail de l'entreprise, analyse et statistiques
- établir un PDE
- trouver des solutions transport public aux salariés en TC
- favoriser l'utilisation des modes doux par des aménagements adéquats
- organiser un système de co-voiturage fiable et régulier
- lobbying auprès des opérateurs et Autorités Organisatrices pour mieux desservir, etc. ...

Expérimentation dans des entreprises pilotes du concept et évaluation.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 015

Nom du projet : La mobilité touristique dans le système global de mobilité.

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Relations entre les mobilités touristiques et le système global de mobilité.

Résultats

Résultats attendus : mise en évidence des relations entre les deux, représentation des territoires, déterminants des pratiques.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Impact des 35 heures sur la mobilité touristique ? Reprendre ce type d'étude en intégrant cette nouvelle donne. Les 35 heures n'influent pas uniquement sur les déplacements domicile-travail mais également sur les déplacements de loisirs et notamment touristique : mesure du phénomène, observations des nouveaux comportements, services à mettre en place pour développer les transports collectifs et les modes « doux » .

Créer une base de données sur la desserte des lieux touristiques en France et évaluer la part de marché des transports collectifs sur ce type de déplacement : les pôles touristiques génèrent des flux importants, quelle est la réponse des TC à ce type de desserte ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 016

Nom du projet : Les seniors et les transports publics

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Enquête sur le phénomène de désaffection des seniors (plus de 50 ans inactifs) à l'égard des transports en commun.

Résultats

Des facteurs existent qui pourraient compenser ce phénomène : une offre à la hauteur de la demande et le déploiement d'innovations proposées.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Approfondissement souhaitable des pistes d'innovations proposées en fonction des spécificités locales. Faciliter le lancement d'expérimentations testant ces innovations.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 017

Nom du projet : Les "AGEDOR" et l'automobile

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Mieux connaître le rapport que les personnes prenant de l'âge entretiennent avec l'automobile.

Examen des conditions d'un transfert modal des quadras/quinquagénaires vers les TC en milieu périurbain.

Résultats attendus

Enquête sur les rapports entre l'automobile et les 50-60 ans ; compréhension des conditions d'un changement de modes de transport au profit des TC ; suggestions d'adaptation des TC à cette population.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Il s'agit d'une étude qualitative, permettant de construire une typologie des profils. Il faudra poursuivre par une étude quantitative et penser les conditions d'adaptation des TC à cette population.

Procéder à une analyse par sexe : les femmes dans les transports ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 018

Nom du projet : Le centre commercial, lieu du transport (le "mall of America")

Stade de réalisation : achevé en janvier 2000

Objectifs principaux

Contribution à la réflexion sur les processus susceptibles de faire d'un pôle d'échanges un lieu de transport".
Exemple du centre de St Paul / Minneapolis.

Résultats

Relation entre politique d'aménagement. et mobilité.
Emergence du lieu du transport comme figure emblématique de la métropolisation.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Apport à la réflexion sur l'insertion du pôle d'échanges dans la ville. Nouveau projet à proposer: identification d'expériences similaires dans le monde et enseignements à en tirer.

Autres directions d'étude :

- Adaptation d'un centre commercial existant de façon à favoriser les transports alternatifs à la voiture.
- Aménagement d'un centre commercial avec son volet TC dès la conception.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 019

Nom du projet : L'utilisateur des Transports Collectifs Urbains (TCU): une identité en débat entre réseau et territoires

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Définition de l'essentiel des transformations organisationnelles du service public autour de la "relation de service": construction de la notion de client et transformation des TCU

Résultats

Partenariat public privé pour définir un nouveau concept de TCU.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Dans une proportion de 70%, le client des TC est un client captif. Comment faire évoluer ce pourcentage est le problème à résoudre pour combattre la stagnation de la part de marché des TC. Développer les services de mobilité constitue une piste privilégiée. Dans quelles grandes directions? Des projets sont à lancer sur le thème.

Quels sont les nouveaux pôles d'attraction (mégastores, multiplexes, ...), générateurs de mobilité auquel auront à s'adapter les transports collectifs dans les 20 prochaines années ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 020

Nom du projet : BIOVAM

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Recherche concernant les besoins en information et en orientation des voyageurs aveugles ou malvoyants en situation de transport collectif, l'utilisation des TC constituant pour les personnes déficientes visuelles une difficulté de tous les instants.

Résultats

Phase d'enquête visant à cerner les besoins: terminée. Phase de test en cours

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Déficit de capitalisation du savoir et morcellement des connaissances entre les différents acteurs dans un contexte de grande variabilité des possibilités visuelles des personnes malvoyantes et des modes de transport mis en jeu..

Mise en place nécessaire d'un ensemble d'éléments choisis pour leur degré de satisfaction.

Deuxième phase, en cours, d'évaluation des différents dispositifs techniques et d'aménagements sur la sécurité et le confort de déplacement des personnes déficientes visuelles participantes. Lancer une phase d'évaluation des enjeux financiers.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 021

Nom du projet : BIOVAM2

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Etablissement d'orientations pour de futures prescriptions en vue d'édicter réglementations et normes

Amélioration de la détection des obstacles, de l'orientation et de la prise d'information.

Résultats attendus

Protocoles de tests. Mise en place d'un réseau de correspondants.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Importance d'une standardisation des équipements au niveau européen, voire mondial. Les subventions PREDIT permettront un aboutissement plus rapide

Par ailleurs, conception à affiner de modes de signalisation faisant appel aux autres sens que la vue : guidage et signalisation sonores, utilisation du braille pour les divers supports d'information, qu'il s'agisse des guides horaires ou des panneaux directionnels, ...

Financement PREDIT à dégager de divers projets visant à des expérimentations dans ce sens dans des réseaux de TC urbains ou interurbains

Concernant plus généralement les PMR, faire un bilan technique, économique, institutionnel et sociologique de ce type de transport en France. L'exemple des autres pays européens.

Faire des propositions pour améliorer les services à la mobilité pour cette clientèle.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 022

Nom du projet : La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés

Stade de réalisation : achevé en avril 2002

Objectifs principaux

Réalisation d'un diagnostic du système de recherche et de formation dans le domaine des déplacements non motorisés.

Résultats

Faiblesses de la recherche dans le domaine et quasi absence dans les programmes de formation.

Recommandations en matière de dynamisation de la recherche, du milieu associatif, de l'information,...

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Conformément aux préconisations du PREDIT 2 (où la recherche dans le domaine est restée confinée au groupe thématique correspondant, des projets de recherche sur les déplacements non motorisés doivent être multipliés dans les divers groupes du PREDIT 3 pour compléter la recherche dans le domaine.

La même préoccupation doit être évoquée dans le domaine des transports motorisés intermédiaires entre voiture particulière et TC (transport de proximité, transport à la demande en particulier) et conduire au développement de projets plus nombreux dans une optique plus transversale.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 023

Nom du projet : Analyse de l'expérience de villes étrangères dans le domaine de déplacements non motorisés

Stade de réalisation : achevé en février 2001

Objectifs principaux

Enquête auprès de 6 villes (Fribourg, Heidelberg, Graz, Livourne, Ferrare, Bologne) présentant des répartitions modales enviables (part importante des déplacements « doux ») pour une mobilité durable.

Résultats

Identification d'un "parcours initiatique" pour les villes qui se lancent dans les actions visant à minorer les déplacements privés motorisés.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Adaptation de ces bonnes pratiques aux villes françaises : étude des freins et des retards constatés.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 024

Nom du projet : Part des boucles de déplacement dans l'accompagnement des enfants: les potentialités des report vers les modes non motorisés

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux :

Quantifier et qualifier le phénomène d'accompagnement, en analyser les stratégies, déterminer le potentiel de report vers les modes non motorisés, proposer les actions et mesures adéquates exploitant ce potentiel

Résultats attendus

Etat des lieux et détermination du volume possible de report selon la situation géographique, le niveau scolaire, le lieu de travail des parents, le lieu de scolarisation,...

6 zones géographiques étudiées recouvrant la plupart des réalités : quatre dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, deux dans l'aire urbaine de Brioude.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Prolonger ce projet par une étude des solutions à suggérer pour récupérer ce potentiel de report. Apport de solutions au phénomène de « parents-taxi ».

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 025

Nom du projet : La marche à pied et la pratique de la Ville

Stade de réalisation : achevé en 2001

Objectifs principaux

Recensement des outils et stratégies mis en œuvre pour favoriser la pratique piétonne.
Redonner au piéton une place dans la ville.

Résultats

Il faut bien constater une désaffection des habitants pour la marche à pied.
Pour améliorer cette situation, il convient de mettre en évidence la complémentarité entre TC, marche à pied et politiques de stationnement, de revisiter l'espace public et d'organiser un réseau de compétences.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Stratégies développées trop souvent défensives. Constituer un réseau de compétences techniques, sociales, urbanistiques et lancer appel à initiatives.

Le piéton est un client potentiel des transports collectifs avant d'être un automobiliste.

Projets visant développer la marche à pied : mise en place d'aménagements spécifiques de type tapis roulant, priorité aux feux, ..., développement de l'information piétons dans les rues, ...

Les trottoirs roulant ont aujourd'hui évolué et sont devenus plus performants (cf Le trottoir rapide : l'accélération des piétons enfin possible - Carrefour Predit p92). Ne peuvent-ils pas aujourd'hui se généraliser dans la rue pour améliorer les conditions de marche du piétons sur des grands axes piétonniers ou en zone spécifiquement piétonne. Etudier la possibilité de créer un trottoir roulant extérieur qui s'intègre harmonieusement à la vie de la ville et lancer une expérimentation.

Autre projet : des parcours fléchés pour les piétons.

L'automobiliste est assisté en permanence par des indicateurs de direction.

Le piéton a, quant à lui, peu d'indicateurs de direction à sa disposition. Exemple dans Paris : le piéton n'a pas d'indication fléchée pour se rendre dans une station de métro.

Lancer une expérimentation d'indicateur de direction (avec chiffrage de distance) dans un quartier urbain, montage du projet et enquête satisfaction.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 026

Nom du projet : Conception d'un modèle de simulation de piétons et autres mobiles en mouvement

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Etude des interactions piétons entre eux, piétons et aménagements, mobiliers urbains, ...

Résultats

Réalisation d'un modèle utilisable pour l'aide à la conception, à l'optimisation des gares et pôles d'échange, espaces publics

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Application du modèle à la conception de pôles d'échange pour favoriser l'intermodalité et diminuer les temps de correspondances.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 027

Nom du projet : Le roller: mode de déplacement et pratique récréative urbaine

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Compréhension du phénomène roller et positionnement par rapport aux autres moyens de transport

Résultats

Résultats attendus : pertinence des couloirs spécifiques et des "roller parks"

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Articulation /complémentarité/pertinence de ce mode de déplacement par rapport aux autres modes disponibles.

Conditions de son insertion dans la chaîne de l'intermodalité.

Le roller est-il un moyen de transport au même titre que le vélo ? Exemple des pays qui sont à la pointe dans ce domaine ? Faut-il favoriser ce mode de déplacement ? Enseigner le roller à l'école ne permettrait-il pas de développer le roller chez les nouvelles générations ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 028

Nom du projet : La ville à l'heure du roller: évaluation des usages et de la gestion d'un nouveau mode de déplacement urbain non motorisé en France et à l'étranger

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Identification des pratiques, typologie des adeptes, lieux favorables, difficultés dans le partage de la voirie, moyens réglementaires et d'aménagement, enjeux du développement.

Résultats

Enquête à Paris, Rennes, Annecy, Lausanne et Berlin. Potentiel considérable. Freins identifiés à lever (statut, sécurité, maîtrise technique).

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Actions tendant à lever les freins au développement: suggestion sur le statut du pratiquant, sa formation, l'accueil sur les lieux de travail (vestiaire, douche,..)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 029

Nom du projet : Approche géographique des déplacements en IdF en vue d'un report modal en faveur des TC grâce au développement du mode "vélo-TC"

Stade de réalisation : achevé en décembre 2001

Objectifs principaux

Impact sur le choix modal de la réduction du temps de correspondance en TC et de l'utilisation du vélo au lieu de la marche pour accélérer les rabattements sur les gares.

Résultats

Tableau des flux par mode de zone à zone en IdF. Impact sur les flux en TC du développement du mode mixte vélo-TC.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Prise en compte de la qualité des espaces parcourus comme un facteur facilitant l'intégration du vélo dans la chaîne des déplacements multimodaux.

Enquête sur un échantillon représentatif de la population française pratiquant le vélo comme moyen de transport régulier : faiblesses et atouts du vélo au 21^{ème} siècle.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 030

Nom du projet : Prise en compte des vélos dans la modélisation multimodale des déplacements de personnes en milieu urbain

Stade de réalisation : achevé en janvier 2001

Objectifs principaux

Dans le cadre de la CUS (Strasbourg) intégration du vélo dans la modélisation multimodale des transports.

Résultats

Résultats attendus : Détermination des éléments du choix du mode vélo dans la chaîne multimodale (tarification, aménagement, stationnement)

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Ce projet et le précédent constituent les briques de base d'un catalogue, à établir, des conditions d'une présence du vélo dans la chaîne multimodale.

Appliquer cette étude à une ville dont la représentation du mode vélo est plus faible.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 031

Nom du projet : Complémentarité entre modes non motorisés et TC: pertinence des système de location et de libre service des vélos

Stade de réalisation : achevé en décembre 2001

Objectifs principaux

Vérification de la pertinence et de l'efficacité des systèmes de location et de libre service de vélos pour favoriser un report modal vers les TC.

Résultats

Résultats attendus : enquête à Rennes, Toulouse, Strasbourg, Montpellier, La Rochelle, Paris

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A partir de la grille d'analyse élaborée, évaluer les expériences faites, analyser les succès/échecs et proposer des expérimentations.

Comme pour les véhicules électriques, les expériences de systèmes de location et de libre service de vélo n'ont pas rencontrés un grand succès commercial : procéder à une analyse pour déterminer si le concept de libre-service ou de location est une réponse efficace à des besoins de déplacement régulier.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 032

Nom du projet : Le vélo et la pratique du vélo en ville

Stade de réalisation : achevé en juillet 2001

Objectifs principaux

Etude de trois expérimentations: vélopark d'Illkirch, îlot vélo de Neuilly, vélos bleus de Rochefort.

Résultats

Le vélo et la pratique de l'intermodalité sont amenés à se développer mais nécessitent de larges aménagements urbains, d'un ensemble de services d'appui.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

L'analyse des 3 expériences interrompues a permis de dégager des enseignements. A rapprocher du projet précédent. Faire la synthèse de ces 2 projets et spécifier une expérimentation gagnante à valider sur le terrain.

Autres problèmes liés à l'utilisation du vélo en ville :

- problèmes liés à la possession d'un vélo (stationnement au domicile de l'utilisateur et vols fréquents) Rapprocher du projet « Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention, PREDIT, Recherches Stratégiques Tome 4)
- pénibilité de ce mode de déplacement (redémarrage, montées, intempéries ...).

Lancer des projets proposant des solutions à ces contraintes (par exemple : étude du vélo électrique permettant d'alléger la pénibilité)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 033

Nom du projet : Les conditions d'un report modal favorable à la marche et la bicyclette

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Connaissance des obstacles et proposition de solutions en vue d'un transfert modal.

Résultats

Définition de spécifications dans les domaines politique, d'aménagement, social, technique et logistique.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A fusionner avec les 3 projets listés ci-dessus. Réfléchir à la fusion de projets proches plutôt qu'à leur superposition.

Les vélos actuellement sur le marché sont issus de l'industrie des loisirs.

Créer le vélo du 21^{ème} siècle adapté réellement à des conditions de transports réguliers :

- protection contre les intempéries
- assistance électrique au redémarrage
- système anti-vol fiable, etc...

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 034

Nom du projet : Vélos à la carte

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Analyse de l'expérimentation de Rennes, 200 vélos répartis dans 25 stations de prêt, mis en libre-service.

Résultats

Expérience réussie et transférable à d'autres villes.
Extension in situ et détermination de conditions de transférabilité.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

L'expérience de Rennes semble un succès. Il faut reprendre l'étude qui porte sur l'année 1999 (1 an après la création du service) pour tenir compte de l'effet nouveauté et constater la fréquentation sur une plus longue durée. Il faudrait également analyser l'impact de la mise en place de la ligne Val en mars 2002.

Reproduction de l'expérience réussie de Rennes en un autre site.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 035

Nom du projet : Les stratégies des cyclistes dans la circulation urbaine

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Conception d'un dispositif permettant une description précise des actions et prises d'information effectuées par les cyclistes sur l'intégralité de leur parcours.

Résultats

Observation détaillée du comportement des cyclistes dans la circulation de 2 grandes métropoles (Paris et Lyon).

Caractérisation de 2 stratégies : l'écart (utiliser toutes les opportunités de l'espace urbain pour se mettre à l'écart du trafic motorisé) ou l'intégration. (emprunter au maximum la voirie banalisée, en limitant les séquences de marche).

Objectif du cycliste dans la circulation : continuité du mouvement et minimisation des arrêts pour éviter les redémarrages.

Remèdes suggérés.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Compléter par une étude des relations entre les cyclistes et les autres usagers de la voirie urbaine de façon à mieux équilibrer le débat et éventuellement découvrir de nouvelles pistes facilitant le choix / insertion du vélo

L'aspect climatique n'a pas été étudié. Il serait intéressant d'analyser l'effet des conditions climatiques sur le comportement du cycliste. Le vélo est-il un mode de déplacement sur lequel on peut compter par tous les temps ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 036

Nom du projet : Le vol de bicyclettes: analyse du phénomène et méthodes de prévention

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Cerner l'importance du phénomène de vol de bicyclettes et dégager des méthodes de prévention efficaces.

Résultats attendus

Préconisations à l'usage des cyclistes et des pouvoirs publics de façon à favoriser le mode de déplacement.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A côté de l'analyse fouillée aux plans technique, juridique, social, ... un volet pourrait être développé, volet économique du coût des suggestions faites, du montant des subventions incitatives, ... opposés au bénéfice des mesures tant sociétal qu'environnemental.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 037

Nom du projet : Projet d'expérimentation d'auto-partage à Paris

Stade de réalisation : achevé en avril 2001

Objectifs principaux

Expérimentation de Caisse Commune : les adhérents bénéficient sur simple appel téléphonique d'un véhicule 24 heures sur 24 pour une heure ou plusieurs jours (le véhicule étant pris et ramené dans la même station).
Analyse des conditions de développement.

Résultats

Croissance du service semblant témoigner de l'existence d'un réel besoin.
Avantages induits en termes de gain d'espace urbain, de réduction de la congestion, de diminution de la pollution.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Analyser les conditions réelles du succès de ce service. Peut-il être adaptable ailleurs ?
Mettre en parallèle avec LISELEC et PRAXITELE.
Dégager les caractéristiques et les conditions optimales pour la réussite d'un service de véhicules électriques au regard des expériences déjà réalisées.
Trouver des sites d'expérimentation.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 038

Nom du projet : PRAXITELE

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Expérimentation d'une flotte de 50 véhicules électriques en libre service (Renault) à St Quentin en Yvelines.

Résultats

Faisabilité technique prouvée; réponse à une attente réelle. Echec commercial.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Cumul trop important d'avancées techno. (véhicules électriques, induction, carte sans contact, GPS,GSM,..) conduisant à des délais et un coût très important.

Comme pour le projet précédent, intérêt d'une comparaison avec les expériences similaires en France (LISELEC par exemple) ou à l'étranger et détermination des conditions de succès et des facteurs d'échec.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 039

Nom du projet : LISELEC

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Expérimentation de véhicules électriques en libre service à La Rochelle (PSA, Via GTI, ALCATEL CGA).

Résultats

Expérimentation en cours.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Problèmes techniques résolus, mais difficultés à trouver l'équilibre financier.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 040

Nom du projet : Véhicules partagés en libre service

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Etude comparative et évaluation des diverses expérimentations de véhicules électriques en libre service en France et dans le monde.

Résultats

Etude en cours.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Difficultés à dégager des règles communes tant les terrains et formules d'expérimentation sont différents.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 041

Nom du projet : Etude qualitative d'identification de leviers de maintien d'un marché du véhicule électrique

Stade de réalisation : achevé en février 2000

Objectifs principaux

Test de 3 versions de véhicules électriques et mise en lumière des facteurs à même de porter le marché du véhicule électrique (aides financières, information, communication,...)

Résultats

Identification des conditions à réunir pour promouvoir l'acquisition d'un véhicule électrique: en particulier obtenir l'engagement manifeste des constructeurs automobiles. Attente de la 2ème génération.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Le développement d'initiatives de la part de grands opérateurs du TC peut contribuer à crédibiliser ces véhicules : lancer un projet regroupant ces initiatives et édictant des préconisations gages de succès.

Quels services offrir aux utilisateurs des véhicules électriques pour promouvoir ce moyen de transport et lancer une véritable industrie ?

Comment valoriser ces utilisateurs par rapport aux autres pour qu'il fasse la démarche d'acheter un véhicule électrique ? Il faut compenser les contraintes propres aux véhicules électriques en le libérant des contraintes ordinaires de l'automobilistes :

- gratuité du stationnement en centre-ville
- places spécifiques de parking (type handicapés)
- utilisation des voies de bus
- exonérations des péages routiers
- réduction du coût de l'électricité
- ...

Lancer des enquêtes auprès d'utilisateurs potentiels et de professionnels du secteur pour évaluer l'impact de telles mesures.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 042

Nom du projet : PARI 21, étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent dans la zone francilienne

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Simulation et évaluation de la faisabilité d'un système de transport reposant sur l'usage d'autres modes que la voiture particulière.

Résultats

Scénario à offre constante réduisant de 5% la part modale de la voiture et reposant sur une amélioration substantielle de l'offre TC. Etude de gains supplémentaires possible impliquant des dispositions plus radicales.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Elaboration d'un modèle maintenant ou améliorant la mobilité tout en favorisant le transfert vers les TC ou des modes de déplacement doux et permettant l'évaluation des contraintes économiques en résultant.

La simulation et l'évaluation de la faisabilité d'un système de transport reposant sur l'usage d'autres modes que la voiture particulière pourraient également être réalisés sur un département moins urbanisé, où la part de marché de la voiture particulière y est plus élevée et les solutions de transports collectifs plus faibles

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 043

Nom du projet : Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des TC

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Malgré les efforts consentis, diminution de la part de marché des TC. Recherche des tendances lourdes de la mobilité qui ont jusqu'à présent joué en défaveur des transports collectifs.

Résultats

Mise au point d'un modèle liant la mobilité à diverses fonctions indépendantes telles la localisation ou la motorisation
L'étalement urbain et la motorisation font partie des tendances lourdes.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Le changement OD des flux explique en grande partie le déclin de la part de marché des TC : quelles solutions pour s'adapter rapidement ? Comment le transport public peut-il répondre aux besoins de la clientèle qui se délocalise en milieu périurbain ? Transport à la demande, de proximité, nouveaux véhicules, autres pistes ? Réflexion, projets à lancer.
Analyse des besoins de cette nouvelle clientèle.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 044

Nom du projet : Quelle part de marché pour les TC ?

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Recherche en vue de l'explication, la quantification des tendances lourdes (étalement urbain, démographie, motorisation,...) afin de comprendre les raisons de la contre performance des investissements en TC.

Résultats

Etude des facteurs influant sur le partage modal. Calcul des influences.

Les efforts consentis en faveur des TC ont eu une incidence positive sur la part de marché des TC par contre ils ont été contrecarrés par l'étalement urbain.

Nécessité d'efforts complémentaires pour atteindre les objectifs des PDU.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Si la poursuite des efforts en faveur des TC est nécessaire, elle n'est pas suffisante pour atteindre les objectifs visés: meilleure maîtrise des localisations de l'habitat, redistribution de la voirie en faveur des modes doux au détriment de la voiture sont en particulier indispensables. A prouver par des recherches ultérieures

Lancer des études permettant d'évaluer :

- qualitativement la perte en terme d'offre de transport pour un ménage qui passe d'un milieu urbain à un milieu interurbain
- quantitativement le coût global du transport pour un ménage en milieu urbain et pour un ménage en milieu interurbain.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 045

Nom du projet : Modélisation des flux sur le tramway

Stade de réalisation : achevé en 2001

Objectifs principaux

Construction de scénarios d'exploitation du tramway et d'un modèle d'intelligence collective pour la simulation des flux de voyageurs.

Résultats

Le modèle de flux réactif permet de simuler des scénarii innovants d'organisation des flux qui ne sont pas forcément pénalisants pour les temps de parcours.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Application au positionnement des divers services disponibles dans le véhicule: information, vidéo, contrôle, sécurité,...

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 046

Nom du projet : Enrichissement du service tramway

Stade de réalisation : achevé en 2001

Objectifs principaux

Lutte contre la fraude et atténuation des aspects conflictuels de l'activité des contrôleurs.

Résultats

Intérêt des références étrangères.

3 axes d'enrichissement: aménagement des stations, présence humaine, évolution du matériel.
Maîtrise relationnelle et commerciale du paiement.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Lancer diverses expérimentations terrain sur des sites variés et faire une synthèse d'évaluation.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 047

Nom du projet : TRAMWAY (expérimentation de construction du lien social)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Prolongation du projet précédent.
Mise en œuvre des enseignements collectés.

Résultats

Mise en lumière de 2 concepts de cohérences transversales:

- cohérence du système d'exploitation choisi et du traitement des flux
- cohérence des actions, équipements symboles, qui font qu'il y a possibilité de développement du « lien social » dans le tram et qu'il y a résistance et possibilité de réparation face aux dysfonctionnements de comportement ou d'exploitation.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Elargir la perspective aux TC en général (autobus, autocars,...) Evaluer l'impact financier des mesures, partage de la prise en charge par les acteurs.

Dégager les spécificités des solutions à apporter au service tramway par rapport aux autres transports collectifs urbains. Le succès du tramway est-il transposable au bus ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 048

Nom du projet : Les transports guidés sur pneus

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Etude des 3 systèmes: Civis, TVR et Translohr.

Résultats

Préconisations.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Compte tenu du caractère très nouveau du produit, nécessité de lancer un projet analysant les expériences de Nancy et Caen.

Les transports guidés sur pneus apportent-ils de nouveaux services aux usagers par rapport au tramway classique ? Bilan et perspectives. Impact au niveau de la clientèle : l'image est-elle aussi bonne que pour le tramway ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 049

Nom du projet : Les services du bus du futur. Evaluation de projets menés en France et en Europe

Stade de réalisation : achevé en 2001

Objectifs principaux

Evaluation de la contribution d'actions d'amélioration des TCU dans les transports par bus à Avignon, Paris, Valence, Birmingham, Bologne, Oxford.

Résultats

Un facteur de succès est l'approche système basée sur 3 composantes clés : stratégie de transport urbain, modernisation du parc, orientation client (amélioration de la qualité et avant tout de l'offre de transport).

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Difficulté d'isoler les variables explicatives du succès des expérimentations citées.

Nécessité de lancer un projet plus global analysant mobilité urbaine, déplacements individuels et façon d'utiliser la ville

Analyser le succès des expérimentations sous l'angle financier : quel rapport qualité/prix ?

Concernant les transports par autocars, quelles sont les perspectives d'évolution. Où en est-on aujourd'hui avec le phénomène des lignes express en France ? Exemples des autres pays européens.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 050

Nom du projet : MICROBUS

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Etude d'un véhicule propre dédié TC permettant de transporter un nombre réduit de passagers, offrant une double fonction de transport (PMR et classique), capable de circuler dans les quartiers denses.

Résultats

Tirer un enseignement sur les nouveaux services urbains et les caractéristiques des véhicules nécessaires pour les satisfaire.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en cours: imaginer de nouvelles conditions d'utilisation et des nouveaux services attractifs pour élargir la gamme de celles/ceux ayant conduit aux spécifications de l'actuel cahier des charges.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 051

Nom du projet : Le Projet QUARTET Plus à Toulouse

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Démonstration du concept SGGD (Système de gestion globale des déplacements) groupant concentrateur de données, observatoire de la congestion, outils fédérateurs (CLAIRE), décentralisés (PRODYN), outils spécifiques de gestionnaires locaux, permettant la mise en place de stratégies visant à optimiser le fonctionnement des réseaux.

Le SGGD est une structure de coopération regroupant la majeure partie des gestionnaires de voiries et des réseaux de l'agglomération.

Partenariat Athènes, Göteborg, Birmingham, Stuttgart, Turin, Toulouse.

Résultats

Consensus (perfectible) sur les modes d'action du SGGD, mise en relief des acquis et défauts, en particulier au niveau de l'intégration des opérateurs.

Amélioration des temps de parcours en ville de 20% (CLAIRE) et de 6,5% pour la priorité aux feux pour les TC (PRODYN).

Décongestion de la circulation.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A coté de la qualité des outils techniques mis en œuvre, le succès du projet est avant tout dû au très large consensus partagé par les acteurs et à l'attention portée aux attentes des utilisateurs, qu'il s'agisse des exploitants ou des clients voyageurs. Possibilités de nouvelles études à lancer relatives à la transférabilité du système à d'autres villes (entamée dans le cas de Toulouse, en vue d'un transfert de compétences à Pau).

La décongestion des villes et la fluidité de la circulation retrouvée est essentielle aux TC de surface : la priorité qui peut leur être donnée n'est qu'un palliatif provisoire.

Les systèmes du type QUARTET sont à développer : un recueil de toutes les démarches similaires et une évaluation croisée s'imposent en ce sens.

Un aspect intéressant serait un examen critique des mesures prises pour augmenter la vitesse commerciale des bus, par exemple à Paris, du fait de l'implantation des nouveaux couloirs réservés aux bus.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 052

Nom du projet : Grenoble : redynamisation d'une ligne de bus

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Restaurer et développer l'attractivité d'une ligne en perte de vitesse en améliorant son fonctionnement et sa régularité

Résultats attendus

Redynamisation grâce à la priorité aux feux, à la création de voies bus et à l'augmentation de l'offre.

Accessibilité améliorée grâce à des bus à plancher bas équipés pour les usagers en fauteuil roulant, adaptés aux PMR, cheminements piétons améliorés et renforcement de divers aménagements de la voirie.

Evaluation portant sur la fréquentation, les caractéristiques de la clientèle, les incidences sur les autres modes de déplacement, l'impact en termes de pollution et d'accidents,...

Augmentation de la clientèle de 24%, temps de parcours diminués, vitesse commerciale augmentée de 12%.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Un seul point noir : la fréquentation des usagers en fauteuil roulant reste très modeste.

Un constat : ce bilan globalement positif n'aurait pu être obtenu sans la mise en œuvre de l'ensemble des mesures décrites.

Intérêt de prolonger l'étude par l'établissement d'une analyse économique coûts-bénéfices.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 053

Nom du projet : Périurbain express et services de proximité

Stade de réalisation : non réalisé en totalité

Objectifs principaux

Etude de trois scénarios de développement de desserte périurbaine dans la banlieue de Brest :

- prolongement du service urbain
- renforcement du service interurbain
- liaison fixe périurbaine articulée avec un service de proximité.

Résultats attendus

Le scénario 3 se révèle potentiellement le plus performant, mais il n'a finalement pas été réalisé du fait des craintes des collectivités de ne pas réunir le financement.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Les difficultés rencontrées ont été d'ordre multiple :

- innovation institutionnelle
- coût du développement d'un nouveau réseau
- nécessité d'une expérimentation.

Il serait intéressant dans le cadre de PREDIT 3 d'aider à la réalisation d'une telle expérience permettant de crédibiliser les services de transport de proximité.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 054

Nom du projet : Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Détermination facteurs structurels favorables au développement du transport à la demande. Examen des potentialités offertes par les NTIC et étude de cas : un paratransit en Californie, PTibus à Poitiers, TOUC, Allobus et un TAD au Pays-Bas.

Résultats

Analyse du déroulement des actions du système d'acteurs, des stratégies et des outils mis en œuvre.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Etude à mettre à jour en augmentant le nombre de cas analysés.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 055

Nom du projet : Les services de transport à la demande dans leur marché

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Rendre plus attractif les transports à la demande (TAD).

Etude de faisabilité d'un repositionnement socio-économique de ces services : analyse des principes économiques régulateurs et des contraintes institutionnelles, conception d'une méthode géomarketing pour la mise en place, proposition d'une démarche intégrée d'implémentation sur des sites tests.

Résultats

Analyse et typologie des TAD actuels, grille méthodologique d'enquête.

Développement de méthodes/outils exploratoires utiles pour la pré-évaluation. de la capacité d'un territoire à recevoir un transport à la demande. Détermination du cadre juridique.

L'expérience d'EVOLIS à Besançon depuis octobre 2000.

Perspectives de développement et présentation des systèmes innovants.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A lancer: extension des méthodes au-delà du simple rabattement et validation sur d'autres sites que Besançon

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 056

Nom du projet : Le transport à la demande et les dessertes souples: finalités, clientèles et performances des principaux système

Stade de réalisation : achevé en 2001

Objectifs principaux

Compréhension de la genèse des systèmes de transport à la demande (TAD), leurs principes d'organisation, leur impact auprès de la clientèle.
Entretiens et enquêtes. Présentation de 9 expériences en milieu urbain et périurbain.

Résultats

Détermination des conditions nécessaires au succès des systèmes souples de transport.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Boîte à outils à confronter à celles proposées dans les projets précédents, les cas étudiés étant souvent les mêmes.

Le TAD en zone rural.

Quels véhicules pour le TAD ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 057

Nom du projet : RATP : un système de transport souple en Ile-de-France

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Améliorer les connaissances sur la mobilité de proximité, limiter l'utilisation intensive de la voiture particulière, définir les caractéristiques d'un système de transport souple, lancer des expérimentations, effectuées à Nanterre et Colombes.

Résultats attendus

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

La recherche montre que le succès des expérimentations de dessertes souples nécessite une remise en cause des méthodes de recueil des besoins de déplacement.

Des décalages ont été constatés entre l'offre de transport et les pratiques de déplacement.

Constat d'une mobilité de proximité très diffuse dans l'espace et le temps.

Difficultés de mise en œuvre plus institutionnelles et financières que techniques.

Approfondir les conditions de succès des deux expérimentations : sur le modèle , renouveler ce type d'expériences en d'autres sites pour enrichir la boîte à outils permettant d'atteindre le succès.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 058

Nom du projet : Projet de portage et accompagnement

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Expérimentation de formules innovantes de portage à domicile des achats en ville et milieu rural
Adaptation d'un service proposé à Nanterre aux spécificités de petites villes en environnement rural.

Résultats attendus

Documents de référence à destination des villes et des professionnels.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en cours.

Une fois le document de référence réalisé, lancer des expérimentations utilisant les clés données. Evaluation des dites expérimentations.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 059

Nom du projet : Extérieur nuit

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Déceler la nature des freins et des motivations par rapport aux sorties nocturnes et les attentes de services nocturnes en terme de transport en particulier.

Résultats attendus

Pertinence des services de transport nocturne par rapport aux attentes : constat de l'aberration de l'arrêt du fonctionnement des transports collectifs au-delà d'une certaine heure, face aux besoins de déplacement continu des urbains, fournissant à l'automobile un statut d'objet indispensable et générant un facteur supplémentaire de discrimination sociale.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Enquête effectuée à Strasbourg : intérêt d'élargir le périmètre de la recherche au plan national. Procéder à une analyse économique coûts-bénéfices.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 060

Nom du projet : Transport et design

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Exploitation des idées et concepts développés par les jeunes designers en matière de modes de déplacement, de systèmes de déplacement ou de transport.

Résultats attendus

CD ROM réalisé résumant les mémoires et les projets identifiés comme pertinents par rapport aux déplacements dans les écoles de design durant les cinq dernières années.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Enrichir la base de données constituée et proposer des thématiques de recherche à des écoles remarquées lors de cette première identification.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 061

Nom du projet : Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains

Stade de réalisation : achevé en décembre 2001

Objectifs principaux

Etude de variation de maîtrise des différents modes d'information et dépistage des inégalités en résultant quant à l'adéquation entre usage des TCU et besoins des usagers.

Résultats

Préconisations visant à réduire les inégalités d'accès au transport imputables à l'information. Privilégier l'information orale et le rôle pédagogique des réseaux pour réduire les inégalités d'accès à l'information.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Recherche "théorique" devant être prolongée par des concertations entre les acteurs (notamment exploitants) afin de viser une standardisation des moyens d'information, représentation, orientation.

Développer un projet sur l'information orale aux usagers : besoins, nouveaux services à offrir,

...

Recenser les moyens dont disposent les réseaux pour développer l'information orale :

- serveur vocal accessible par téléphone
- annonce vocal dans les véhicules
- ...

Point à faire sur les centrales de mobilité .

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 062

Nom du projet : AUBADE

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Prise en compte dans les transports de l'utilisation courante des technologies personnelles.
Dégager les fonctions les plus pertinentes pour les voyageurs.
Compréhension de la place des services à/dans la mobilité, des services d'itinéraires,
évaluation d'autres requêtes dans la sphère du voyageur.

Résultats

Elaboration d'une grille d'évaluation des services. Identification des attentes des usagers porteurs des objets nomades. Nouvelle définition de la chaîne mobilité. Reste à définir des expérimentations permettant de tester cette grille d'évaluation et de mesurer l'accueil de ces services.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Si l'intérêt des objets nomades pour rendre plus utile le temps de transport est confirmé dans cette étude, par contre les suggestions précises de services à proposer manquent. Un appel à idées sur le thème paraît indispensable comme prolongement de ce projet.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 063

Nom du projet : Information sur les perturbations

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Mise en commun des savoir-faire de la RATP, SNCF, RTM, CETE et INTETS pour informer les voyageurs sur les perturbations du service et proposer des solutions alternatives.

Définition de règles d'organisation, de standards de formulation des messages au public, de vocabulaires type, spécification d'outils de reformulation de l'information pour sa diffusion sur des media variés (Internet, téléphone, bornes interactives,...)

Résultats

Structuration commune de messages, établissement de procédures d'échange, spécification d'un générateur de messages dont la réalisation commune n'a pu être engagée.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Intérêt de la mise en commun des expériences, mais difficulté d'une réalisation d'un outil informatique en co-maîtrise d'ouvrage.

La spécification d'un générateur de messages n'a pu malheureusement être engagée car les existants ou les actions en cours chez les différents partenaires ne le permettaient pas.

Nécessité d'aboutir à une normalisation des données et de mettre au point des règles standard de génération de messages.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 064

Nom du projet : Le service Infolignes aux arrêts

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Développement d'un système capable de fournir l'information essentielle aux arrêts (principalement le temps d'attente) et d'un coût accessible à une large gamme de réseaux urbains et interurbains.

Résultats

Cahier des charges d'un SIV dédié aux informations essentielles, étude de validation, étude technique et réalisation prototype, expérimentations opérationnelles. Prolongations: conception d'un panneau adapté à l'info globale et interfaces avec SIV des réseaux.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet inscrit dans la problématique générale des produits/services à mettre à disposition des réseaux petits/moyens des villes petites/moyennes, d'un coût abordable et peu complexes tout en offrant les fonctionnalités essentielles. Champ d'étude à ouvrir pour cette cible de produits/services moyenne gamme.

L'information sur les horaires de passages et les temps d'attente est au centre des services à offrir au client.

Où en est-on de la réalité des projets sur le terrain ? Faire un recensement exhaustif des services offerts dans le domaine pour les réseaux urbains et interurbains, tous modes confondus. Constat de la progression des systèmes d'aide à l'information dans les transports publics en France.

Comparaison avec les autres pays européens.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 065

Nom du projet : INFOLO (Information voyageurs et localisation)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Réflexion fonctionnelle sur l'apport, en termes de service d'information, d'une localisation des personnes dans un système de TC.

Résultats attendus

Etat de l'art et analyse des systèmes de localisation servant à l'information des usagers des systèmes de transport. Nouvelles pistes de recherche à caractère expérimental

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Volet juridique, protection de l'intimité à développer.
Exploiter les pistes proposées et lancer les expérimentations correspondantes

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 066

Nom du projet : AGENPERSO (Interface Homme-Machine à base d'Agents logiciels personnels d'information aux usagers des TC)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Recherche et sélection des infos pertinentes par agents logiciels pour répondre aux besoins spécifiques d'un utilisateur donné dans la préparation de son déplacement : développements d'IHM entre l'utilisateur et une base de données multimodes de transport.

Résultats attendus

Maquette logicielle mettant en évidence les apports liés à l'usage d'agents intelligents dans le cadre de la personnalisation de l'information transport

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en cours.

Au-delà de la maquette logicielle, réaliser un prototype et le faire fonctionner dans des conditions réelles. Cas de l'utilisation non seulement en préparation de voyage mais aussi en cours de déplacement.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 067

Nom du projet : MOBILURB

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Définition et hiérarchisation des attentes des usagers en matière d'information sur les réseaux et les services de transport en milieu urbain
Enquête sur le terrain.

Résultats attendus

Définition des propriétés de l'assistance informationnelle à mettre en œuvre pour redonner à l'utilisateur une maîtrise sur le contexte de son déplacement et le conduire vers la solution la plus pertinente en fonction de la situation.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en cours.

Comme pour le projet précédent, intérêt de concevoir un système adaptant la solution la plus pertinente en fonction de l'évolution de l'environnement (trafic, perturbations, etc.....)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 068

Nom du projet : *MOBITEL (service d'information transports en commun sur téléphonie mobile)*

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Services d'info TC par WAP/SMS sur GSM permettant aux usagers d'accéder rapidement aux informations utiles pour préparer et gérer leurs déplacements, de plus en plus multimodaux. Vient à la suite du projet AISUG.

Résultats attendus

Validation de la complémentarité des deux média SMS et WAP. Démonstration de la faisabilité technique des différentes fonctions dans MOBITEL et validation de la chaîne d'information
Définition des modèles économique et juridique possibles.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en démarrage.

Au delà de la mise en place de l'info "horaire temps réel" et de la démonstration de sa faisabilité, développements vers d'autres types de service. Passerelles à réaliser entre Mobitel, Info, Agenperso.

Exemple : service de consultation par téléphone portable permettant de savoir au point d'arrêt (ou de n'importe quel autre endroit où l'on se trouve) l'horaire de passage du prochain bus à cet arrêt. Le serveur vocal est interfacé avec le SAI de l'opérateur de transport.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 069

Nom du projet : L'aubette (environnement et temps d'attente du bus- Voyageurs et objets dans l'action)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Mieux comprendre la pratique de l'attente.

Déconstruction de la pratique de l'attente. Observation et analyse anthropologique, prise en compte des objets et des acteurs dans l'action.

Production d'une connaissance fine des pratiques de l'attente en situations routières perturbées et intermodales.

Résultats attendus

Assurer le transfert de ces connaissances vers des pros des transports afin de traduire ces résultats de recherche en propositions opératoires.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Recherche en cours. La réalisation d'une analyse sociotechnique des abris et de leur environnement, l'observation des pratiques d'attente, la mise en place d'ateliers regroupant experts et usagers devraient permettre de déboucher sur des suggestions en matière de nouveaux produits/services disponibles dans les lieux/temps d'attente.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 070

Nom du projet : Usage des TIC dans les PME de transport

Stade de réalisation : achevé en avril 2001

Objectifs principaux

Impact des Techniques de l'Information et de la Communication sur les PME du transport en particulier dans le développement de leur stratégie

Résultats attendus

Modalités des choix, rôles attribué aux TIC, effets réels sur les structures, évolutions attendues.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Problématique déjà évoquée au sujet d'"Infolignes": champ d'étude général des entités ayant peu de moyens financiers, matériels et humains et pour lesquels doivent être conçus des produits/services simples.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 071

Nom du projet : SAD (Système d'aide à la décision pour la gestion d'un réseau de TC)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Evaluation de l'apport de l'Intelligence Artificielle pour améliorer les performances des régulateurs de correspondance du réseau de TC et améliorer le service rendu à la clientèle

Résultats

Le but visé est d'élaborer et de mettre au point un SAD pour la gestion du réseau de TC de Montbéliard, et au-delà d'autres réseaux.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Intérêt de l'interface SAE-SAD.

Double évaluation des réactions du personnel d'exploitation et du vécu client.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 072

Nom du projet : NTIC, vente en ligne et gestion des clients : une nouvelle relation de service

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Analyse de la manière dont les Nouvelles Techniques de l'Information et de la Communication transforment la relation de service et en particulier la relation client.

Résultats

Non déterminés.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en cours : les conditions de succès de la vente en ligne méritent d'être finement inventoriées (cf. Ticketic). L'exemple des autres secteurs d'activité plus en avance dans le domaine pourrait être étudié.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 073

Nom du projet : La mise en service de METEOR : impact socio organisationnel et transférabilité des innovations technologiques.

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Etude des impacts des innovations liées à la mise en service de METEOR et des conditions de transférabilité

Résultats attendus

Observation en situation de travail de la ligne 14 : comparaison avec une autre ligne de métro.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Prolonger l'étude deux ans après la mise en service de METEOR.

Etude différenciée des diverses innovations : impact respectif, transférabilité.

Reproduction sur d'autres sites. Comparaison avec d'autres expériences en France et à l'étranger.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 074

Nom du projet : Recherche sur les conditions d'acceptabilité de nouvelles mesures tarifaires en transports urbains

Stade de réalisation : achevé en juin 2001

Objectifs principaux

Enquêtes et entretiens pour explorer les attitudes et opinions des citoyens face à de nouvelles mesures tarifaires (TC, péages routiers urbain).

Résultats

Pas de fiche de résultats définitifs

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A compléter par un volet sur les modes d'application et d'accompagnement de la tarification (information, commande des titres, contrôle, validation) et les techniques mises en œuvre (Internet, Wap, PME,...)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 075

Nom du projet : Mobilité et grande pauvreté

Stade de réalisation : achevé en décembre 2001

Objectifs principaux

En quoi le système de transport contribue-t-il ou compense-t-il en partie les phénomènes d'exclusion ?

Impact du non accès au transport pour des raisons financières Impact des évolutions en matière de tarification sur la mobilité des personnes en situation de grande pauvreté.

Résultats

Mise à jour des évolutions et tendances en matière de politique de tarification sociale dans les TCU.

Réponse positive des réseaux aux problèmes d'exclusion avec le développement de mesures fortes de tarification sociale dans les années 1990 : tarifs réduits voir gratuit en fonction du revenu.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Identification exhaustive des populations "laissées pour compte" des politiques tarifaires sociales. Ouvrir un chantier définissant les traitements adaptés aux besoins ponctuels caractérisés.

Identifier sur les autres plans que le prix les freins à la mobilité pour les populations en situation de grande pauvreté.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 076

Nom du projet : Evaluation client des innovations tarifaires en milieu urbain et validation avec les réseaux de TP

Stade de réalisation : achevé en juin 2002

Objectifs principaux

Recueil auprès des utilisateurs de leur point de vue sur l'incidence des innovations en matière de comportement de mobilité, d'image et d'usage des TC.

Résultats

Pertinence des innovations tarifaires et conséquences sur la conquête de nouveaux clients.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Viser la mise au point d'une méthodologie d'évaluation de la pertinence de projets tarifaires.

Elaborer une grille de calcul pour établir le prix d'un trajet en transport public comparativement au coût de la voiture particulière. Cette grille doit être utilisable pour tout type de transport et devrait faire prendre conscience au client du gain financier qu'il fait en utilisant les transports publics par rapport au coût de l'automobile.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 077

Nom du projet : STATUTS

Stade de réalisation : achevé en septembre 2001

Objectifs principaux

Etude des statuts des usagers des TP, contribuant à assurer une interopérabilité fonctionnelle des titres de transport entre les différents réseaux urbains, interurbains et départementaux.

Résultats

Pas de fiche de résultats définitifs.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Stade de la normalisation à franchir.

Pour simplifier les tarifs interurbains et les rendre plus compréhensible à la clientèle et faciliter l'intermodalité, de plus en plus de départements s'engagent vers une tarification zonale.

Il paraît intéressant de modéliser ce passage entre une tarification zonale et une tarification kilométrique en mode interurbain. Les frontières tarifaires entre les zones urbaines, périurbaines et interurbaines seront également à étudier pour rendre plus cohérentes les zones tarifaires des différents territoires.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 078

Nom du projet : Fraude et communication : analyse comparative entre le stationnement et les transports collectifs.

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Répertorier et analyser les stratégies et actions de communication menées par 5 villes (Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Rennes) concernant le stationnement et les transports collectifs.

Résultats attendus

Les convergences entre les deux domaines sont utilisées pour déterminer les politiques à mener pour favoriser le stationnement.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

En ce qui concerne la fraude, les similitudes sont nombreuses : le phénomène n'étant pas jugulé dans les transports en commun, il y aura enrichissement des deux domaines à croiser les réflexions. Synergies à développer.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 079

Nom du projet : PREDIM.ANIM (animation de la plate-forme de recherche pour l'expérimentation et le développement de l'information multimodale)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

PREDIM a pour objet de rapprocher les acteurs de l'info multimodale, d'expérimenter des services/application pré-opérationnels, d'améliorer les connaissances et de contribuer à la normalisation. Un réseau de compétences est ainsi formé.

Résultats attendus

Mise en place et gestion d'un site Internet attractif, organisation d'un fonds documentaire, mise à dispo d'informations au fil de l'eau à partir d'éléments d'actualité.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet calqué sur l'une des initiatives du 6ème PCRD Européen, à savoir les réseaux d'excellence. Dans le cadre de recherche de convergence avec le PCRD créer un tel réseau allant au-delà des frontières et permettant de partager les compétences étrangères.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 080

Nom du projet : Voyagez librement, surfez d'un transport à l'autre

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Développer l'intermodalité.

Suite à la création le 21/10/99 d'un syndicat mixte de la Communauté tarifaire en Charente-Maritime, projet de création d'un titre de transport unique (Pass'partout 17) permettant d'utiliser indifféremment bus, car, train, vélo, scooter électrique, bus de mer.

Résultats attendus

Système de titre unique opérationnel au 2ème semestre 2002

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

En cours. CITRAM et OCECARS associés. Généralisation souhaitable à d'autres sites.

La création d'un titre intermodal est un des éléments fondateurs de l'intermodalité entre différents réseaux de transport.

Toutefois, cette création comporte de nombreux obstacles (le premier d'entre eux étant financier) : quelles compensations financières entre opérateurs et entre Autorité Organisatrice ? à partir de quel mode de calcul ? quel système de billettique mettre en place ? quel mode de commercialisation des titres entre opérateur ? quelle institution juridique à créer ?

Les exemples réussis (carte orange en IDF, Pass'partout 17, ...) permettent-ils de dégager des principes et des choix techniques qui pourraient être réutilisés sur d'autres sites.

Un mode opératoire de la création d'un titre intermodal peut-il être standardisé pour développer l'intermodalité ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 081

Nom du projet : Information multimodale voyageurs, aspects institutionnels et juridiques

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Identifier les blocages qui conduisent à un manque de développement de l'information multimodale en France.

Approfondissement dans les domaines organisationnels, économiques, juridiques et technologiques par des entretiens. Proposition de pistes de réflexion et d'actions pour aider au développement de l'information multimodale.

Résultats

Identification des freins et blocages.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Impossibilité de mettre en avant un modèle générique de développement d'un système d'information multimodale, par contre le projet dégage des pistes de réflexion sur l'émergence d'un nouvel acteur multimodal sous la tutelle des A.O..

Développement de démonstrateurs à promouvoir. Créer des groupes de travail ad hoc.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 082

Nom du projet : La modélisation des déplacements intermodaux

Stade de réalisation : achevé en septembre 1999

Objectifs principaux

Etude des déplacements en zone urbaine et périurbaine combinant un mode de transport motorisé individuel avec un mode de TC.

Contribution à une meilleure prise en compte des comportements d'intermodalité dans la modélisation des déplacements urbains.

Résultats

Identification de 2 types de déterminants:

- généraux de l'usage des TC, performance de l'offre, difficultés de circulation et de stationnement, mesures tarifaires, taux de captivité)
- spécifiques de l'intermodalité (liaison longue distance, parc relais, accès en voiture)

Pas de véritable modélisation des déplacements intermodaux de ce type.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Deux points faibles de la méthode de modélisation: le traitement des conditions de stationnement, tant à la destination qu'au point de transfert et la prise en compte des systèmes tarifaires.

Lancement d'actions sur ces points à prévoir.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 083

Nom du projet : CHAMBAIX

Stade de réalisation : en attente de démarrage

Objectifs principaux

Mise en place serveur multimodal dans le cadre du PDU de Chambéry et SI Lac du Bourget pour favoriser les TC, vélo, marche à pied et développement. Information multimodale et intermodale afin de définir une offre complémentaire à la voiture particulière.

Résultats attendus

Le but est d'infléchir le constat actuel en matière de déplacements collectifs

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Attente de décision de démarrage faute d'un consensus.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 084

Nom du projet : SITP-VP

Stade de réalisation : achevé en septembre 2001

Objectifs principaux

Dans la lignée des projet SITP 1 et 2 : mise en place d'une information cohérente du début à la fin du déplacement et offre tarifaire attractive.

Etude d'opportunité de l'intégration d'informations mutuelles concernant les véhicules particuliers et les TC. Analyse et modélisation des fonctions de gestion conjointe des modes voiture particulière et TC.

Résultats

Résultats attendus : rapport bibliographique sur les Systèmes d'information multimodaux VP et TC. Rapport sur les spécifications des modèles de données communes VP et TC.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

VP et TC considérés comme complémentaires et non plus concurrents doivent partager infrastructures et données. Un modèle de gestion conjointe des deux modes est souhaitable. Reste à le valider.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 085

Nom du projet : SITP2 (systèmes d'information de transports publics)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Développements de standards pour la mise en place de systèmes d'information dédiés aux TP, en particulier dans les domaines billettique et information déplacement assurant multimodalité, interopérabilité.

Résultats attendus

Référentiel sémantique des TP facilitant la réalisation d'interfaces inter-applicatives, les échanges intermodaux et inter opérateurs, la mise en place et la dissémination de produits répondant aux standards européens et aux concepts et besoins français.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Projet en cours. Portée ambitieuse. Risque de dépassement des délais Peut-être trop franco-français.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 086

Nom du projet : COMODO (convergence de modèles de données des transports publics)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Identification des points de convergence. dans les modèles SITP et SIOERS++ dans les domaines information usager et billettique

Résultats

Conception des améliorations pour leur convergence, élaborer les remarques relatives à TRANSMODEL de façon à assurer la conformité aux normes européennes, garante de l'interopérabilité et de la compatibilité des développements effectués.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

SITP, SITP2 et COMODO constituent des outils permettant de subventionner des actions de normalisation et de faire progresser les positions françaises au sein des instances internationales. Le procédé mérite d'être banalisé.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 087

Nom du projet : CONCERT/STRADIVARIUS

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Vérification de la pertinence de l'hypothèse de l'apport significatif des outils télématiques sur l'attrait des TC dans un contexte routier prépondérant. Evaluation transfert modal induit par information multimodale, billettique, gestion trafic (contrôle accès, gestion du stationnement,...).

Partenariat de Marseille, Bologne, Barcelone, Bristol, Dublin, Thessalonique et Trondheim.

Résultats

Résultats complets pour Barcelone.

Résultats tardifs mais intéressants pour Marseille : serveur Internet (Lepilote).

Indicateur de transfert modal peu sensible, mais partenariat fécond.

Complémentarité TC/voiture avérée.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Echec quant au transfert modal.

Durée prolongée du projet du fait de l'ampleur des ambitions, impliquant une constante réadaptation aux technologies émergentes. Partenariat entre les diverses entités très long à mettre en œuvre.

Constat de la complémentarité obligée avec la voiture. Audit du système à réaliser pour le lancement de projets similaires.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 088

Nom du projet : Intermodalités et interfaces : comprendre les usages pour guider les décisions

Stade de réalisation : achevé en avril 2002

Objectifs principaux

Comprendre l'importance de la qualité de l'interfaçage (lieux d'échange) et critères d'amélioration de cet interfaçage dans l'attractivité de l'usage combiné des moyens de transport.

Résultats

Recommandations sur les aménagements des pôles d'échange et sur leur standardisation
Soin à apporter aux aménagements en terme d'ergonomie de l'attente, d'information en temps réel et de sentiment d'insécurité.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Un constat: le vécu du passage par une interface dépend autant des caractéristiques, du lieu que des aptitudes de la personne qui le fréquente. D'où l'importance de la standardisation ou la labellisation des types d'interface.

Efforts à exercer dans le domaine des standards sur les « règles du jeu » (signalisation, vocabulaire, tarification, ...)

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 089

Nom du projet : Analyse des interfaces-recherches-études-commandes dans le domaine des pôles d'échange

Stade de réalisation : achevé en mars 2002

Objectifs principaux

Traitement de l'interface entre les acteurs concernés par la réalisation de pôles d'échanges: bureaux d'étude, opérateurs de transport, collectivités, équipes de recherche

Résultats

Résultats attendus : Analyse de la circulation des connaissances, appropriation de ces connaissances par les acteurs concernés.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Bilan des recherches et réalisations sur les pôles d'échange à mettre à jour très régulièrement au titre des travaux et activités d'accompagnement du PREDIT.
Lancer l'étudier de la faisabilité d'un observatoire des pôles d'échanges à créer.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 090

Nom du projet : Pôles d'échange et parcs relais

Stade de réalisation : achevé en 2001

Objectifs principaux

Critères de réussite d'un pôle d'échange intégrant un parc relais.
Analyse de 6 pôles à Grenoble, Marseille, Lille, Nantes, Strasbourg et Toulouse.

Résultats

Typologie des pôles d'échange Recommandations et bonnes pratiques : localisation et accessibilité, aménagement et organisation, gestion et administration.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Ce recueil des bonnes pratiques appelle des mises à jour régulières et une suite: l'analyse et l'évaluation de ces bonnes pratiques dans les nouvelles expérimentations. A nouveau, mise en lumière de l'intérêt d'un observatoire des pôles d'échanges ou d'un réseau d'excellence au sens du 6^{ème} PCRD.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 091

Nom du projet : Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain:
Nantes-Rézé

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Apport de connaissances sur les pôles d'échanges de taille moyenne et développement de méthodologie en vue de la création d'un pôle dans l'agglomération nantaise.

Résultats

Typologie des pôles européens. Programmation d'un pôle d'échanges. Caractérisation de l'équilibre entre les fonctions "services", "transports" et "urbaine".

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Intérêt de l'étude de la convergence entre les conclusions de ce projet et le projet précédent. En général, nécessité de croiser les conclusions des divers projets consacrés aux pôles d'échange, comme d'examiner à l'étranger les projets du domaine : quelle est leur intersection, quelles sont les extensions à lui apporter, quelles expérimentation lancer , quelles évaluations organiser ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 092

Nom du projet : Un atlas des pôles d'échange

Stade de réalisation : achevé en novembre 1999

Objectifs principaux

Etude de l'organisation spatiale des pôles d'échange (une dizaine de pôles étudiés).

Résultats

Réalisation d'un outil destiné à favoriser la connaissance des pôles d'échange et à aider l'univers opérationnel.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Outil supplémentaire de la base de données à créer sur les pôles d'échange. A mettre à jour régulièrement.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 093

Nom du projet : Gares intelligentes:accessibilité urbaine et relais de la ville dense

Stade de réalisation : achevé en décembre 1999

Objectifs principaux

Etude de grands pôles d'échange dans les métropoles mondialisées d'aujourd'hui, en particulier au Japon qui semble présenter le paradigme de l'espace providence ou accessibilité généralisée..

Travail de comparaison, centré sur la gestion de l'accessibilité urbaines et sur les attendus urbanistiques, organisationnels et pratiques de l'accessibilité.

Résultats

Perception nouvelle de la gare vue, non plus seulement comme un "batiment-voyageurs", mais comme reproduction de la société de services

Importance du respect des échelles du piéton dans l'organisation des déplacements du citadin et dans les ressources écologiques de la mobilité urbaine.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A coté du rôle d'opérateur de reconquête territoriale dont elles sont les opérateurs les grandes gares et pôles d'échanges deviennent pour les transporteurs un concentré de services et commerces, sas vers la ville et attracteurs vers les TC.

Recherches à lancer sur le taux de participation à cette attractivité nouvelle.

Autre recherche possible et souhaitable : la sécurité dans les pôles d'échange : analyse du phénomène, mesures mis en place, innovations dans le domaine ...

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 094

Nom du projet : Conception et management des pôles d'échanges. La question de l'architecture des parcours des usagers (La Défense, Massy, Serris-Montévrain)

Stade de réalisation : achevé en décembre 2000

Objectifs principaux

Examen de la problématique des parcours des usagers des gares ou des pôles d'échange afin d'en organiser la complexité et d'en permettre la lisibilité.

Résultats

Nécessité d'une analyse globale du processus de conception et de mise en œuvre des projets à travers l'approche des sites, les procédures de sélection et de définition de l'architecture, les partenariats et le management du projet.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Élément important de l'attrait d'un pôle d'échanges (et partant des TC qui en dépendent) sa convivialité au niveau des parcours imposés aux piétons. Ce volet impose un partenariat permanent entre conception, maîtrise d'œuvre, aménagement, valorisation commerciale et gestion.

Considérations à mettre en œuvre dans le cadre des bonnes pratiques suggéré ci-dessus.

Intérêt d'une utilisation du modèle d'ATN (projet « Conception d'un modèle de simulation de piétons et autres mobiles en mouvement ») en ce qui concerne la conception des parcours en fonction des flux constatés ou attendus. Voir les gains de temps que le modèle pourrait apporter pour l'utilisateur.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 095

Nom du projet : Mise en perspective comparative de 3 pôles d'échanges en IdF: Massy, Roissy, Chessy

Stade de réalisation : achevé en février 2001

Objectifs principaux

Analyse de l'évolution progressive des 3 projets franciliens et des abandons successifs. Comprendre pourquoi il existe un décalage entre les ambitions initiales et la réalité des pôles d'échange.

Résultats

Pistes de réflexion pour repenser la conception de pôles d'échanges complexes.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

En creux par rapport aux projets examinés ci-avant, les 3 pôles d'échange analysés sont des échecs dont il convient de tirer les leçons : dans leur conception et leur réalisation, quelles hypothèses ont été faites et comment ces hypothèses s'inscrivent-elles par rapport aux « boîtes à outils » mises au point à partir des analyses globales effectuées (voir fiches précédentes), infirmant ou confirmant partiellement leur validité ?

Une recherche complémentaire en Europe et dans le monde permettrait de valider l'analyse.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 096

Nom du projet : Revitalisation des lieux de gare périurbains

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Mise à jour des conditions de revitalisation des lieux de gares dans l'espace périurbain.
Elaboration de scénarios à partir d'un échantillon de 6 gares du département d'Indre-et-Loire, représentatif de la variété des situation.

Résultats

Panoplie d'actions conjointes dans le domaine des transports, de l'urbanisme et des services.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Zoom sur les petits gares du périurbain. La boite à outils proposée s'applique-t-elle partout en France ? Validation à opérer. Points communs avec les grandes gares ?

Effectuer une enquête de satisfaction auprès des utilisateurs des gares sur la mise en place de ces actions.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 097

Nom du projet : SAPEI (Services annexes aux pôles d'échanges Intermodaux)

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Expérimentation d'un service annexe de diffusion audiovisuelle d'infos générales à caractère festif ou culturel en gare de Clermont Ferrand.

Résultats attendus

Définition d'une méthode, d'un cadre d'organisation pour l'implantation, la distribution, le fonctionnement et la gestion de ce type de service, au sein de pôles intermodaux.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Expérience régionale aux antipodes du gigantisme du "Mall of America". Intérêt pour les petites gares.

Favoriser dans le PREDIT ce genre de projets et leur analyse minutieuse, pour une large dissémination régionale.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 098

Nom du projet : ACCES-GARES

Stade de réalisation : achevé en octobre 2001

Objectifs principaux

Diagnostic de la mobilité régionale et des freins et motivations à l'utilisation des modes collectifs et individuels et de l'accessibilité des gares sur les lignes régionales

Résultats

Améliorer les connexions entre les transports publics de l'espace local afin de construire une alternative commune à la voiture particulière.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

A rapprocher du projet "revitalisation des lieux de gare périurbains".
Synthèse à faire des boites à outils respectives.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 099

Nom du projet : Bouquets de service, points relais pour les urbains

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Dans la mesure où la mobilité tend à devenir une navigation en univers urbain, c'est-à-dire en un espace traversé de réseaux de transport physique, d'informations, d'offres de services variées, les bouquets de services déclinent une stratégie répondant à cette nouvelle exigence, permettant en particulier d'optimiser les temps d'attente, points noirs de l'intermodalité.

Résultats

Les 1ers bouquets (bornes Internet, bouquets, Villages services) ont montré la pertinence de l'innovation par leur succès auprès de la clientèle.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Cette initiative répond à la nécessité d'imbriquer un réseau intégré de services pour la ville dans le réseau de transport.

La profusion d'initiatives déployées par la RATP et le succès obtenu militent en faveur d'un déploiement en dehors de la région parisienne activé par d'autres opérateurs de transports collectifs.

Expérimentations et évaluations diversifiées à lancer.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiches : 100 et 101

Nom des projets : Dijon : les agents encaisseurs
Nantes : les agents d'accueil stationnement

Stade de réalisation : achevés

Objectifs principaux

Renforcer l'attractivité des centres villes en améliorant leur accessibilité et les possibilités de stationnement

Résultats attendus

Performances du stationnement améliorées, satisfaction du public, valorisation des services municipaux, augmentation des recettes, élargissement de la gamme des services offerts aux usagers, ...

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Le bilan financier n'est pas forcément équilibré si l'on prend en compte la totalité des dépenses. Approfondir les recherches au plan économique.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 102

Nom du projet : Les parkings des centres commerciaux peuvent-ils servir de parcs relais ?

Stade de réalisation : avorté

Objectifs principaux

Explorer les possibilités et les conditions de mise en œuvre de parcs relais sur les parkings de centres commerciaux de la périphérie urbaine.

Choix de sites à Besançon et Brest ; Compte tenu de diverses réticences chez les acteurs (élus, centres commerciaux) le projet a été interrompu.

Résultats attendus

Faisabilité technique avérée, mais blocage politique

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Les élus n'ont pas voulu favoriser les commerces de périphérie et les responsables des centres commerciaux se sont opposés à une utilisation publique de leurs parkings.

Reprendre la réflexion en élargissant l'investigation aux villes tramway ou métro. Traiter avec les Direction nationales des grandes enseignes, mieux sensibilisée aux problématiques environnementales.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 103

Nom du projet : Mesurer la qualité de service: définition d'indicateurs de la qualité de service du système de transports

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Définition de trois indicateurs: propreté des autobus, qualité de l'information voyageurs en situation perturbée au points d'arrêt, sentiment subjectif d'insécurité dans le métro.
Recherche développée avec la RATP.

Résultats

Démarche pilote destinée à élaborer une procédure de construction d'indicateurs de qualité de service. Calcul d'un score global de qualité.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Stade suivant à atteindre : extrapoler la construction d'indicateurs de qualité à d'autres dimensions du service.

Etude à lancer sur les connexions avec les normes NF, CEN et ISO : où en est-on de la certification dans les transports. Ces normes ont-elles augmenté la qualité perçue par le client?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 104

Nom du projet : Mesure du sentiment d'insécurité dans les TC. Méthodologie et résultats

Stade de réalisation : achevé en décembre 2001.

Objectifs principaux

Enquête sur la perception de la violence dans les TC.

Analyse dans une perspective sociologique et institutionnelle. Focalisation sur le réseau SLTC à Lyon.

Résultats attendus

Critère d'évaluation concernant l'adéquation de l'organisation au problème de sécurité à résoudre.

Mise au point et validation d'un indicateur du sentiment d'insécurité

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Elaboration d'un baromètre de l'insécurité.

Approfondir les représentations et les conceptions de l'insécurité selon les positions dans le champ urbain : citoyens, autorités, réseaux, élus, associations, média.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 105

Nom du projet : Agents d'ambiance dans les TC urbains : pratiques, effets et enjeux d'un métier en émergence

Stade de réalisation : achevé en octobre 1999

Objectifs principaux

Etat des lieux sur le rôle de l'agent d'ambiance.

Analyse générale du phénomène et élaboration d'une trentaine de fiches sur les principales expériences en cours.

Résultats

Après une première phase difficile, l'introduction progressive des agents d'ambiance dans les TC s'avère positive.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Etude terminée en octobre 1999, à mettre à jour

Agents d'ambiance essentiellement des emplois jeunes, quel avenir pour eux ? Quelles sont leurs évolutions possibles dans les transports publics ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 106

Nom du projet : Recherche sur les stratégies d'ambiance et de sûreté dans les transports publics

Stade de réalisation : achevé en juillet 1999

Objectifs principaux

Comparaison internationale des stratégies adoptées en termes de stress conducteur, fraude, vandalisme.
Analyse de la situation en France.

Résultats

La maîtrise des lieux est la clé de voûte d'une stratégie de succès des transports collectifs.
Préconisations sur la construction d'un système de maîtrise des lieux : accueil systématique à la montée par les conducteurs, actions d'ambiance dans les quartiers difficiles.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Préconisations à mettre à jour datant du mois de juillet 1999.

Etudes sectorielles à lancer : par exemple, partant du constat que le client n'a pas l'impression de passer à la caisse en entrant dans le bus, mise en place de portails moins perméables. Impact sur la vitesse commerciale, l'effectif des flottes,... ? Valider les expérimentations

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 107

Nom du projet : AISUG (analyse des potentialités actuelles et futures offertes par le standard GSM)

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Répondre aux attentes du voyageur vis-à-vis d'un système d'information et d'aide au déplacement sur mobile GSM-WAP et de l'opérateur transport d'un système d'aide à la gestion de crise (incident, problème de régulation).

Résultats

Développement d'un système opérationnel de sécurité, d'aide à l'exploitation et d'information voyageur basé sur les technologies de communication par GSM-SMS/GSM-Data/WAP, doté d'un accès temps réel et continu à l'information, optimisant la qualité du service offert
 Forte attente voyageurs pour l'information en temps réel.
 Performances du couplage GSM-GPS pour la gestion d'évènement.
 Evaluation qualitative sur un réseau CONNEX.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Le projet AISUG s'est révélé fécond en applications diverses, par exemple MOBITEL ou le projet européen TELEPAY.

Le déploiement de GPRS ou plus tard d'UMTS permettra des prolongements encore plus efficaces en termes d'informations ou de sécurité.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 108

Nom du projet : Sûreté dans les transports en commun

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Recherche d'une démarche de qualité "zéro défaut" aux niveaux d'une sécurité intégrée dès la conception même du produit transport et d'une coordination du management des transports, de la police et de la justice. Exemple de base : New-York.

Résultats

Quelques pistes pratiques pour reprendre l'initiative : l'instauration d'un rite de respect mutuel à l'entrée, l'audit des tarifications, l'organisation d'une bonne performance de la chaîne transport-police-justice-trésor, la cohérence des métiers en contact avec le public,...

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Tester les recommandations du rapport, en particulier la cohérence des métiers en contact avec le public dans les transports et la coordination élus, police, justice, métiers des quartiers difficiles.

Evaluer des expérimentations actuelles.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 109

Nom du projet : Sécurisation des biens et personnes dans les entreprises de TC

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Analyse dans une perspective sociologique et institutionnaliste de la mise en place des dispositifs de sécurisation ainsi que leur fonctionnement.

Résultats attendus

Développer une approche visant à comprendre de manière exhaustive les effets qualitatifs et quantitatifs des réponses sécuritaires tant en ce qui concerne le problème à résoudre que les problèmes connexes (insertion de l'entreprise dans son environnement local)

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Etude polarisée sur le cas STLC à Lyon. Intérêt d'une analyse plus large des actions prises par les entreprises de transport (par exemple, installation de caméras dans les véhicules pour la sécurité) , ainsi que d'une évaluation des impacts de ces réponses sécuritaires.

Les systèmes de vidéo surveillance sont banalisés dans beaucoup de secteur d'activité, dont la distribution. Qu'en est-il dans les transports ? Peut-on appliquer les mêmes solutions pour diminuer le sentiment d'insécurité ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 110

Nom du projet : Solitude et conflictualité dans le transport collectif

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Analyse des relations entre solitude, rapports au groupe et conflictualité collective dans les métiers de conduite du transport.

Résultats attendus

Identification des pistes de solutions susceptibles de contribuer à faire baisser le niveau de conflictualité du secteur pour le moderniser.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Rapport difficile au groupe des « solitaires » que constituent le personnel de conduite.
Difficulté de lever la collusion de fait entre eux et la Direction.
Pousser la recherche dans ce domaine parcouru de secousses dévastatrices pour le public.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 111

Nom du projet : Quelle régulation sociale pour redynamiser le service public dans les transports ?

Stade de réalisation : achevé en septembre 2000

Objectifs principaux

Enquête afin d'identifier les facteurs clés de la conflictualité sociale dans les entreprises de transport.

Résultats

Les entreprises visées par la conflictualité sociale doivent intégrer l'évolution technologique, la concurrence, la concentration, le développement des échanges, l'internationalisation des repères et des valeurs.

Orientations sur les approches méthodologiques du changement social pour une plus grande efficacité du service public.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Approfondissement et mise à jour des approches méthodologiques suggérées, datant de septembre 2000.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 112

Nom du projet : Le discours de la solitude volontaire

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Les grèves ont des conséquences lourdes pour le client.
Identifications de clés pour le management social des conducteurs afin de minimiser la conflictualité dans ce métier.

Résultats

Deux pistes : soutien de la professionnalité et nouveau fonctionnement organisationnel davantage tourné vers le client pour valoriser le métier de conducteur.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Zoom sur les métiers de conduite par rapport au précédent projet, plus général.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 113

Nom du projet : La spécificité de la crise et la gestion de la crise dans le transport collectif urbain

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Etude de la crise sociale en tant que motif de résistance d'usage du TCU.
Recherche sur les fondements de la spécificité de la crise sociale dans les TCU.

Résultats attendus

Méthode pour capitaliser sur les expériences de crise.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Examen ayant porté sur les cas de 3 villes de province. Echantillon à élargir pour valider les constats.

Quelles services faut-il apportés à la clientèle en cas de grève, en distinguant la phase qui précède, la phase active et l'après-crise ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 114

Nom du projet : Impact d'actions marketing individualisé sur l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière

Stade de réalisation : en cours

Objectifs principaux

Test et évaluation qualitative et quantitative d'une nouvelle méthode de promotion des TC qui a eu de bon résultat à l'étranger.

Résultats

Résultats attendus : test sur 2 quartiers de la région parisienne (Montreuil et Bagnolet) puis application à plus grande échelle

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Expérimentation limitée, au plan de la couverture géographique en France.
Pour crédibiliser les conclusions, lancer un programme ambitieux de validation sur plusieurs types de collectivités.

La voiture particulière est soutenue par des politiques commerciales actives et efficaces. Le transport public est, quand à lui, plus discret dans ce domaine.

Quand est-il des techniques de promotion utilisées dans le domaine des transports publics ?
Peut-on les améliorer ? Quelles sont les techniques utilisées par le secteur automobile qui pourraient être reprises dans les TP ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 115

Nom du projet : Disponibilités et besoins en matière d'informations sur les transports en vue de la définition d'un modèle général de parcs, de trafics, de consommations et d'émissions

Stade de réalisation : achevé en décembre 2001

Objectifs principaux

Dans la perspective d'un bilan environnemental unifié, recherche de la mise en cohérence des données et modèles utilisés pour prévoir l'évolution des parcs et trafics.

Résultats

Identification des organismes concernés, étude des sources de données, analyse des sources de divergence méthodologique et de l'impact sur les différents résultats.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Une fois examinée la problématique de production et d'utilisation des données, détectés les facteurs discriminants, il convient de bâtir une stratégie de modélisation unifiée.

Définir un modèle pour déterminer des indicateurs de consommations et d'émission.

En fonction de l'évolution des parcs et des trafics, les efforts consentis par les réseaux et les constructeurs se traduisent-ils pour le secteur transport public par des gains environnementaux importants ? Comparaison avec les autres secteurs : automobile, marchandises, ...

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 116

Nom du projet : Innovations PREDIT et PDU

Stade de réalisation : achevé en février 2002

Objectifs principaux

Analyse, dans les PDU approuvés, du taux de reprise des suggestions du groupe "gestion des déplacements urbains".

Résultats

Résultats attendus : adéquation de la recherche avec les préoccupations locales

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Adéquation des recherches théoriques avec les préoccupations locales des Autorités. Voies d'améliorations à inventorier. Analyse de la pertinence générale et des conditions d'aboutissement des suggestions

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 117

Nom du projet : Méthode d'évaluation de l'acceptabilité sociale de l'innovation dans les réseaux du transport collectif

Stade de réalisation : achevé en septembre 2000

Objectifs principaux

Produire des critères dédiés à la mesure de la "valeur d'usage" des innovations afin de permettre une vraie intelligence du choix modal, en vue d'optimiser l'utilisation des TCU. Bilan de l'état de la réflexion théorique en la matière en Europe et en Amérique du Nord.

Résultats

Extraction de préconisations fortes permettant de limiter le risque de l'innovation et de donner des informations à forte valeur prospective.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Adéquation des recherches théoriques avec les préoccupations des clients voyageurs. Voies d'amélioration à suggérer. Analyse des conditions de la pertinence générale. Examen rétrospectif des conditions de succès de certaines innovations. Elargir l'examen des réalisations en particulier au Japon et à l'Australie.

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 118

Nom du projet : Droits négociables de stationnement pendulaire

Stade de réalisation : achevé en mars 2001

Objectifs principaux

Développement du concept de "droits négociables" de stationnement puis tests par interviews.
Rôle des NTIC dans la mise en place du système.

Résultats attendus

Régulation de l'offre et de la demande de stationnement.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Difficultés de concertation des parties impliquées. Arbitre ? Mécanisme de compensation ?

Fiche d'analyse projet PREDIT 2
--

N° Fiche : 119

Nom du projet : Sécurité, stationnement, voitures propres : les relations entre le monde de la recherche et les médias.

Stade de réalisation : achevé

Objectifs principaux

Elucider une certaine forme d'incompatibilité entre le discours scientifique et sa vulgarisation par les médias.

Résultats attendus

Approche de la communication scientifique . Recherche des clés de compréhension de la diffusion des avancées de la R&D.

Difficultés rencontrées, lacunes et prolongements possibles pour le groupe « Services de mobilité »

Répulsion des chercheurs à vulgariser ans les médias grand public.
Etudier les conditions de mise en œuvre d'un « marketing » R&D.

ANNEXE 3

Bibliographie

PREDIT 2 : Recherches Stratégiques 200

Bilan 2001 des activités PREDIT 2

Recherches Stratégiques : Recherches terminées

 Tome 1 : premières 50

 Tome 2 : deuxième 40

 Tome 3 : troisième 50

 Tome 4 quatrième 40

LE livre des projets du Carrefour PREDIT de Juin 2001

Héritage PREDIT : 1999

Héritage PREDIT : 2000

Héritage PREDIT : 2001

Héritage PREDIT : 2002

CERTU : l'innovation au service des déplacements urbains