



INNOVATIONS PREDIT ET PDU

DOCUMENT 3 :

Synthèse

Août 2002



SOMMAIRE

Résumé de la recherche	2
Rappel de la problématique.....	3
Méthode suivie.....	5
Définition de la notion d' « innovations PREDIT ».....	7
1 ^{ère} Partie : Une bonne prise en compte des Axes du PREDIT dans les PDU	8
2 ^{ème} Partie : Une faible présence des innovations PREDIT dans les PDU.....	19
3 ^{ème} Partie : Peu de mention des expérimentations soutenues par le PREDIT.....	30
4 ^{ème} Partie : D'autres innovations proposées dans les PDU étudiés	33
Annexes	40
Liste des PDU étudiés	41
Grille d'innovations PREDIT	42
Appel à propositions de novembre 1997 du groupe "Gestion des déplacements urbains" du PREDIT	50

Résumé de la recherche

De 1997 à 2000 un nombre important de Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été élaborés.

Parallèlement, le groupe thématique « **Gestion des déplacements urbains** » du PREDIT travaillait depuis 1996 à favoriser la réalisation d'expérimentation de nouveaux systèmes, services et modes de gestion des déplacements urbains et/ou l'expérimentation de processus décisionnels innovants dans le but d'améliorer la qualité urbaine dans la logique des PDU. Une cinquantaine d'expériences ont été soutenues. Elles ont été regroupées en 7 axes.

La recherche consistait à analyser, dans **30 PDU approuvés**, dans quelle mesure le type d'expérimentation soutenu par le groupe « *Gestion des déplacements urbains* » a été repris dans les PDU récemment élaborés.

Les 30 PDU étudiés prennent bien en compte les thématiques développées dans les 7 axes du PREDIT.

Deux axes sont plus particulièrement abordés : « *l'Alternatives à la voiture personnelle* » et « *la Gestion globale des déplacements urbains* ».

Néanmoins, les PDU examinés prennent peu en compte les expérimentations innovantes soutenues par le PREDIT. Les innovations du type *plan de mobilité d'entreprise, location/gardiennage/libre-service vélo et utilisation des taxis pour le développement du transport à la demande* sont les solutions innovantes les plus souvent avancées dans les 30 PDU étudiés.

Il faut souligner que **les expérimentations soutenues par le PREDIT sont très rarement évoquées** dans les PDU étudiés. Ce constat est encore plus vrai pour les PDU des agglomérations ayant menées des expérimentations PREDIT. Seulement un tiers des PDU met en avant une ou des expérimentations PREDIT réalisées sur leur territoire.

Plusieurs PDU proposent des actions pouvant être jugées comme innovantes, mais ne correspondant à aucune expérimentation soutenue par le PREDIT. Ces "**autres innovations**" peuvent être rassemblées en 6 thèmes : *l'enjeu voirie, la confortation des pôles, à pied d'abord, le contrôle : label PDU, la communication et l'étalement des horaires.*

Rappel de la problématique

1- Les années 1997 à 2001 ont été marquées par l'élaboration d'un nombre important de Plans de Déplacements Urbains (PDU), en application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30/12/1996. (Au 13 juin 2001, 39 PDU étaient approuvés et 6 étaient arrêtés).¹

Ces PDU ont "comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par l'amélioration appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie".

2- Parallèlement, le **groupe thématique "Gestion des déplacements urbains"** du PREDIT travaillait depuis 1996 à favoriser la réalisation d'expérimentations de nouveaux systèmes, services et modes de gestion des déplacements urbains et/ou l'expérimentation de processus décisionnels innovants dans le but d'améliorer la qualité urbaine dans la logique des Plans de Déplacements Urbains.

Dans ce cadre, il a soutenu des expérimentations provenant de divers terrains susceptibles de satisfaire au mieux la demande de déplacements tout en assurant des performances globales en termes de :

- santé publique et protection de l'environnement,
- accessibilité urbaine,
- ré-équilibre entre modes (motorisés ou non, voiture particulière/autre mode),
- qualité de vie urbaine et de transport (temps, confort, gamme de services adaptés...),
- coût des services offerts,
- développement économique et social (effet de l'emploi..),
- aménagement urbain (polarisation, étalement, mixité urbaine...),
- intégration sociale et lutte contre l'exclusion.

¹ Source : enquête Gart-Certu au 13 juin 2001.

Une cinquantaine d'expériences ont été soutenues. Elles ont été regroupées en **7 axes** :

- 1° Alternatives à la voiture personnelle
- 2° Pôles d'échange, intermodalité et organisation du stationnement
- 3° Desserte en transport collectif d'une région urbaine
- 4° Services de transport urbain du futur
- 5° Transport de marchandises en ville
- 6° Innovations tarifaires et nouvelle offre
- 7° Gestion globale des déplacements urbains.

3- La demande du PREDIT consistait à analyser, dans quelle mesure le type d'expérimentation soutenu par le groupe « Gestion des Déplacements urbains » du PREDIT a été repris dans les PDU récemment approuvés.

Méthode suivie

- 1- La recherche a examiné **30 PDU** ; à savoir : les 28 PDU approuvés au 30 avril 2001 plus le PDU de Lorient approuvé le 18 mai 2001 et celui de Brest approuvé le 27 mars 2002 (voir la liste en annexe page 41).
- 2- Un courrier présentant la recherche ainsi qu'un questionnaire ont été adressés aux autorités organisatrices des transports concernées. Toutes ont transmis un exemplaire de leur PDU approuvé, mais seulement un tiers d'entre elles ont retourné le questionnaire complété.
- 3- La première phase a consisté à bâtir une "**grille d'innovations PREDIT**" (ci-joint en annexe page 42 à 49). Cette grille a été présentée dans le document 1 « Etablissement d'une grille d'innovation PREDIT » (Août 2001). La "grille d'innovations PREDIT" a été conçue à partir des thèmes innovants proposés par le PREDIT. Le travail d'identification des thèmes innovants s'est appuyé sur :
 - le document d' « Appel à propositions "Gestion des déplacements urbains" » de novembre 1997 (ci-joint en annexe page 50) afin de cerner et de définir ce qui est innovant au sens du PREDIT.
 - l'ouvrage du PREDIT « L'innovation au service des déplacements urbains - Bilan de 33 recherches et expérimentations » conçu et réalisé par le cabinet Yan Le Gal consultants (Éditions du Certu, 2001) afin d'examiner des innovations soutenues par le PREDIT.
 - le suivi et la participation régulière de Yan Le Gal aux travaux du groupe "Gestion des déplacements urbains" du PREDIT.

Les thèmes innovants proposés par le PREDIT ont ensuite été classés selon les 7 axes cités plus haut. Ces 7 axes ont été définis par le PREDIT en 1996 au lancement du programme national de soutien à la recherche et à l'innovation dans les transports terrestres.

4- La seconde phase de l'étude a consisté à analyser les 30 PDU à partir de la grille d'innovations PREDIT. Cette analyse, axe par axe, a été présentée en deux parties dans le document « **Analyse de 30 PDU en référence à la "grille d'innovations PREDIT"** » (1^{ère} partie Avril 2002 - 2^{ème} partie Mai 2002).

Le document proposait également, pour chaque PDU étudié, un bilan qualitatif mesurant la prise en compte des 7 axes du PREDIT et la présence d'innovations PREDIT.

5- Le présent document propose **une synthèse** détaillée de l'analyse des PDU étudiés.

Cette synthèse se décompose en 4 parties :

1^{ère} partie : une bonne prise en compte des axes du PREDIT dans les PDU étudiés

2^{ème} partie : une faible présence des innovations PREDIT dans les PDU étudiés

3^{ème} partie : peu de mention des expérimentations soutenues par le PREDIT

4^{ème} partie : d'autres innovations proposées dans les PDU étudiés.

Pour chacune des deux premières parties, **un tableau synthétise les bilans qualitatifs des 30 PDU étudiés** (page 10 et page 21).

Définition de la notion d' « innovations PREDIT »

L'innovation est une notion très relative. Le petit Larousse la définit comme étant l'action d' « *introduire quelque chose de nouveau dans un domaine particulier* ».

Le groupe thématique « Gestion des déplacements urbains » du PREDIT avait pour objectif général de favoriser l'**expérimentation de nouveaux systèmes, services et modes de gestion des déplacements urbains** ainsi que l'expérimentation de nouveaux processus décisionnels.

Les expérimentations soutenues par ce groupe ont servi de références pour caractériser la notion d' « innovations PREDIT ».

Ainsi, à l'examen des 30 PDU, les actions programmées ou envisagées sont répertoriées comme innovantes, si elles s'appuient sur un système, un service, un mode de gestion ou/et un processus décisionnel du type de ceux proposés et expérimentés dans le cadre du PREDIT.

Plusieurs PDU étudiés développent des actions qui collent aux objectifs avancés par le groupe « Gestion des déplacements urbains », mais qui ne peuvent être associées à aucune expérimentation soutenue par le PREDIT.

Dans ce cas, ces actions sont qualifiées d' « **autres innovations** ». Elles sont présentées dans la 4^{ème} partie de ce rapport (page 33 à 39).

1^{ère} Partie :

Une bonne prise en compte des axes du PREDIT dans les PDU étudiés

Introduction

Le tableau proposé ci-après présente un bilan qualitatif de la prise en compte des axes du PREDIT, axe par axe, pour chacun des 30 PDU étudiés.

Le tableau est construit à partir des synthèses des grilles d'innovations proposées dans le Document 2 « Analyse de 30 PDU en référence à la grille d'innovations PREDIT - Avril/Mai 2002 ».

3 degrés d'appréciation de prise en compte ont été définis :

- 1- axe peu ou pas pris en compte,
- 2- axe moyennement pris en compte,
- 3- axe largement pris en compte.

Les indices de prise en compte figurant dans le tableau correspondent à la somme des appréciations sachant, qu'un axe peu ou pas pris en compte est égal à 0, qu'un axe moyennement pris en compte est égal à 1 et qu'un axe largement pris en compte est égal à 2.

Ainsi, l'indice de prise en compte du premier axe du PREDIT « Alternatives à la voiture personnelle » est de 55 sur un maximum possible de 60 (30x2). En effet, 5 PDU ont moyennement pris en compte cet axe et 25 PDU l'ont largement pris en compte ($5 \times 1 + 25 \times 2 = 55$).

Un indice de prise en compte des 7 axes du PREDIT est également proposé pour chacun des PDU.

Le PDU d'Île de France se distingue avec un indice de prise en compte de 14 sur un maximum possible de 14 (7x2). Il obtient l'appréciation "axe largement pris en compte" pour chacun des 7 axes du PREDIT.

Ce tableau est complété par un bilan commenté axe par axe (page 12 à 18).

Prise en compte des axes du PREDIT dans les PDU étudiés

	Nombre d'axes pris en compte (maxi 7)	Axe 1 : Alternatives à la Voiture personnelle	Axe 2 : Pôles d'échanges, intermodalité et organisation du stationnement	Axe 3 : Desserte en transport collectif d'une région urbaine	Axe 4 : Services de transport urbain du futur	Axe 5 : Transport de marchandise en ville	Axe 6 : Innovation tarifaire et nouvelle offre	Axe 7 : Gestion globale des déplacements urbains	Indice de prise en compte des axes dans le PDU (maxi 14)
1 - Angers	4	+	+	•	++	+	•	•	5
2 - Annecy	4	++	•	•	+	+	•	+	5
3 - Bordeaux	6	++	+	•	++	++	+	++	10
4 - Grenoble	7	++	++	+	+	+	++	++	11
5 - La Rochelle	6	++	+	+	•	++	++	+	9
6 - Lorient	6	++	+	•	+	++	+	+	8
7 - Marseille	7	++	+	++	+	++	+	+	10
8 - Montbéliard	4	++	+	•	+	•	+	•	5
9 - Nantes	6	++	+	+	•	++	++	++	10
10 - Poitiers	5	+	+	+	+	•	+	•	8
11- Rouen	6	+	+	•	+	+	++	+	7
12 - Strasbourg	7	++	+	++	++	+	+	++	11
13 - Toulon	6	++	+	+	•	++	+	+	8
14 -Toulouse	7	++	+	+	+	++	+	++	10
15 - Valenciennes	7	++	+	+	+	+	++	++	10
16 - Brest	6	++	+	+	+	•	+	++	8
17 - Clermont Ferrand	6	++	++	+	+	•	+	++	9
18 - Dijon	6	++	+	•	+	+	++	++	9
19 - Île de France	7	++	++	++	++	++	++	++	14
20 - Le Mans	6	++	+	++	++	+	+	•	9
21 - Lille	6	++	+	+	++	+	•	++	9
22 - Lyon	6	++	+	++	++	•	+	+	9
23 - Mulhouse	7	+	+	++	+	+	+	++	9
24 - Nancy	7	++	+	+	+	+	+	++	9
25 - Nice	6	++	+	•	++	+	+	++	9
26 - Nîmes	7	++	++	+	+	++	++	++	12
27 - Orléans	5	++	++	•	+	+	•	+	7
28 - Reims	5	+	+	+	•	+	•	+	5
29 - Rennes	6	++	+	•	++	+	+	+	8
30 - Saint-Etienne	7	++	+	+	++	+	+	+	9
Indice de prise en compte de l'axe dans les PDU (maxi 60)	-	55	34	26	36	34	33	41	259/420

Appréciation de la prise en compte de l'axe :

- Σ : axe peu ou pas pris en compte
- +
- ++ : axe moyennement pris en compte
- ++ : axe largement pris en compte

Les 30 Plans de Déplacements Urbains étudiés prennent bien en compte les 7 axes du PREDIT.

10 PDU traitent l'ensemble des axes. Il s'agit des PDU de Grenoble, d'Île de France, de Marseille, de Mulhouse, de Nancy, de Nîmes, de Saint Etienne, de Strasbourg, de Toulouse et de Valenciennes.

14 PDU prennent en compte six des sept axes du PREDIT : Bordeaux, Brest, Clermont Ferrand, Dijon, La Rochelle, Le Mans, Lille, Lorient, Lyon, Nantes, Nice, Rennes, Rouen et Toulon.

3 PDU abordent cinq des sept axes du PREDIT : Orléans, Poitiers et Reims.

3 PDU développent quatre des sept axes du PREDIT : Angers, Annecy et Montbéliard.

Deux axes du PREDIT sont plus particulièrement abordés dans les PDU étudiés : le premier axe « **Alternatives à la voiture personnelle** » et le septième axe « **Gestion globale des déplacements urbains** ».

Ces deux axes développaient une thématique commune occupant une place importante dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain : l'articulation entre urbanisme et déplacements.

Le troisième axe du PREDIT « **Desserte en transport collectif d'une région urbaine** » est l'axe le moins pris en compte dans les 30 PDU étudiés. Il faut souligner que la manière d'aborder les thématiques développées par cet axe dépend largement de la taille de l'agglomération, de l'ampleur des réseaux de transport et des aménagements lourds réalisés ou envisagés pour transformer les transports en commun.

1- Premier Axe : Alternatives à la voiture personnelle

Cet axe PREDIT est le mieux pris en compte dans les PDU étudiés.

Les 30 PDU étudiés abordent les problématiques PREDIT regroupées dans ce premier axe, et 25 d'entre eux les traitent largement.

Plusieurs PDU affichent un en-tête de chapitre reprenant l'intitulé de l'axe.

C'est le cas par exemple des PDU de :

- Dijon : « Le développement des modes alternatifs à la voiture personnelle »,
- La Rochelle : « Pour un développement des modes alternatifs à l'automobile »,
- Nancy : « Développement des modes alternatifs à la voiture »,
- Nantes : « Développer l'offre alternative à la voiture »,
- Rennes : « ... offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle ».

Comme le recommande la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, l'objectif d'une meilleure articulation entre urbanisme et déplacements est présent dans un grand nombre de PDU.

La plupart des 30 PDU proposent des projets ou des actions pour encourager à un urbanisme de proximité. Ainsi, dans le PDU de la Communauté Urbaine de Bordeaux, l'utilisation des notions de « villes de proximité » et de « villes apaisées » exprime cette orientation. Le PDU de Lyon parle de la ville « des courtes distances » et les PDU de Nice, Lorient, Saint Etienne et Valenciennes prennent des engagements pour « renforcer les centralités ».

La promotion des modes doux, et plus particulièrement le développement de la marche et du vélo, est abordée dans tous les PDU étudiés. Le PDU de Toulon propose par exemple une famille d'actions intitulée « Vive les modes doux ».

2- Deuxième Axe : Pôles d'échange, intermodalité et organisation du stationnement

Parmi les 30 PDU étudiés, 29 PDU développent les problématiques de cet axe du PREDIT et 5 les traitent largement.

Dans les PDU étudiés, la création de pôles d'échange et la promotion de l'intermodalité sont fréquemment portées par des projets tramway, c'est le cas par exemple des PDU d'Orléans, de Toulon et de Valenciennes, ou par des projets de réaménagement de la gare SNCF de la ville centre, c'est le cas par exemple des PDU d'Annecy, de La Rochelle, de Poitiers et de Reims.

En matière de gestion du stationnement, les objectifs avancés dans les PDU étudiés visent le plus souvent à dissuader le stationnement de longue durée des pendulaires et à favoriser le stationnement des résidents et des visiteurs.

Si la plupart des 30 PDU étudiés développent ces thèmes, seuls les PDU de Clermont-Ferrand, de Grenoble, d'Île de France, d'Orléans et de Nîmes les traitent largement. Par exemple, les pôles d'échange ou les parcs-relais y sont envisagés comme des pôles de vie associant à la fonction transport, des fonctions de services et de commerces.

Il faut souligner que dans certains PDU, comme dans le Plan de Déplacements de la Communauté Urbaine de Nantes, l'intermodalité est un thème transversal. Celle-ci n'est donc pas mise en avant dans un axe ou dans un chapitre particulier.

3- Troisième Axe : Desserte en transport collectif d'une région urbaine

Cet axe PREDIT est peu exploré dans les PDU étudiés.

10 PDU ne traitent pas ou très peu des transports collectifs à l'échelle de la région urbaine, 14 les traitent moyennement et 6 les développent largement.

La manière d'aborder cette thématique dépend largement de la taille de l'agglomération, de l'importance du périmètre du PDU, de l'importance du réseau ferroviaire et des aménagements envisagés ou réalisés pour transformer le réseau des transports urbains (tramway, métro, site propre bus...).

L'autocars et le train sont les solutions les plus souvent envisagées pour desservir la région urbaine. Le développement de systèmes du type tramway d'interconnexion ou tramway régional proposé par le PREDIT n'est mentionné que dans un tiers des PDU étudiés.

6 PDU développent plus largement les problématiques PREDIT. Il s'agit de l'Île de France, du Mans, de Lyon, de Marseille de Mulhouse et de Strasbourg.

La desserte de la région urbaine est un thème transversal du PDU de l'Île de France. Il faut signaler que le périmètre de ce PDU est celui d'une grande région urbaine.

Dans le PDU de la Communauté Urbaine du Mans, le tram-train est envisagé comme une solution possible à long terme en complément du futur réseau tramway.

Pour le PDU de Lyon, la desserte du « bassin d'emploi et du bassin de vie de l'agglomération » doit s'appuyer sur la mise en cohérence des réseaux urbains et interurbains. Dans un second temps, une solution du type tram-train est envisagée pour connecter le réseau ferroviaire et le réseau urbain.

Le PDU de Marseille limité au territoire communal propose d'engager une réflexion à l'échelle de l'aire métropolitaine pour identifier les pôles pouvant être reliés par un tram-train.

Le PDU de Strasbourg souhaite faciliter les échanges à l'intérieur d'une vaste région urbaine transfrontalière. Le tram-train est évoqué comme une solution possible parmi d'autres.

Seul, le PDU de Mulhouse fixe des objectifs à courts termes pour réaliser un tram-train desservant la région urbaine.

4- Quatrième Axe : Services de transport urbain du futur

Parmi les 30 PDU étudiés, 4 PDU n'abordent pas ou peu les problématiques de cet axe PREDIT, 16 les traitent moyennement et 10 les développent largement.

La redynamisation de l'offre "bus" et l'amélioration de l'image et des services rendus par le bus y occupe une place importante. Il s'agit bien souvent d'adapter l'image des bus à celle du tramway et d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Par exemple, le PDU d'Angers prévoit le développement d'un système de transport collectif innovant alliant le respect de l'environnement, le confort des voyageurs et une image nouvelle susceptible d'attirer de nouveaux utilisateurs.

Un des objectifs des PDU de Bordeaux, de Strasbourg ou encore de Lille est de constituer un réseau de bus offrant un niveau de service aussi proche que possible de celui du tramway.

Le PDU du Mans présente plusieurs actions relatives à l'accessibilité des transports en commun, notamment pour les personnes à mobilité réduite : quais surélevés, bus à plancher bas, minibus et taxis adaptés pour les personnes lourdement handicapés, emplacements pour les poussettes et les fauteuils roulant dans les nouveaux bus, ...

5- Cinquième Axe : Transport de marchandises en ville

Parmi les 30 PDU étudiés, 5 PDU n'abordent pas ou peu les thématiques liées au transport de marchandises en ville, 16 les traitent moyennement et 9 les développent largement.

L'organisation des livraisons, en particulier à partir de Centre de Distribution Urbain (CDU), l'homogénéisation de la réglementation et l'utilisation de "véhicules propres" sont les pistes les plus fréquemment développées dans les PDU étudiés.

Néanmoins, même si cet axe est bien repris, très peu de PDU étudiés placent leur réflexion sur le transport de marchandises dans l'action. Il s'agit le plus souvent d'examiner des situations et d'établir des diagnostics.

Le PDU de Bordeaux prévoit par exemple de financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbain des marchandises, celui de Marseille, d'étudier la réalisation de nouveaux outils logistiques à vocation urbaine.

Le PDU de Lorient souhaite promouvoir des véhicules propres pour les livraisons.

Le PDU de Toulon, comme celui de Marseille propose la mise en place d'un label « Livrer propre ».

6- Sixième Axe : Innovation tarifaire et nouvelle offre

25 PDU abordent le sixième axe proposé par le PREDIT, mais seulement 8 PDU le traitent largement.

Les PDU étudiés ne définissent pas toujours clairement leurs objectifs en matière de politique tarifaire et de billettique. Ils sont souvent peu détaillés et fondus dans des objectifs plus globaux comme le développement de l'intermodalité ou la promotion des transports collectifs.

Seules les autorités organisatrices ayant déjà une expérience ou une réflexion bien avancée en la matière affichent des objectifs clairs.

C'est le cas bien évidemment du PDU de l'Île de France, mais aussi des PDU de Valenciennes, La Rochelle et Grenoble.

7- Septième Axe : Gestion globale des déplacements urbains

Cet axe est très souvent pris en compte dans les PDU analysés.

Parmi les 30 PDU étudiés : 4 PDU n'abordent pas ou peu les thématiques liées à la gestion globale des déplacements urbains, 11 les traitent moyennement et 15 les développent largement.

Comme nous l'avons déjà indiqué, un des objectifs souvent avancé dans les PDU étudiés est de favoriser la cohérence entre urbanisme et déplacements.

Lorsqu'elle est abordée dans les PDU étudiés, la gestion globale des déplacements s'appuie le plus souvent sur le développement des plans de mobilité d'entreprises ou/et sur la promotion du covoiturage. C'est le cas par exemple des PDU de Toulouse, Valenciennes, Clermont-Ferrand, Dijon, Lille, Mulhouse ou Nancy.

Il faut noter également que très peu de PDU avancent la notion de « management de la mobilité » pour promouvoir la gestion globale des déplacements. L'expression est utilisée dans le PDU de Nantes : « Développer une démarche de management global de la mobilité ».

L'information et la sensibilisation sont les deux expressions les plus répandues. Par exemple, un des objectifs du PDU de Brest est de « communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser la prise de conscience des enjeux du PDU et encourager de nouvelles pratiques de déplacements ».

2^{ème} Partie :

**Une faible présence des
innovations PREDIT dans les
PDU étudiés**

Introduction

Le tableau proposé ci-après présente un bilan qualitatif de la présence, axe par axe, d'innovations PREDIT dans les 30 PDU étudiés.

Le tableau est construit à partir des synthèses des grilles d'innovations proposées dans le Document 2 « Analyse de 30 PDU en référence à la grille d'innovations PREDIT - Avril/Mai 2002 ».

3 degrés d'appréciation de la présence d'innovations dans les PDU ont été définis :

- 1- pas d'innovation,
- 2- un peu d'innovations,
- 3- beaucoup d'innovations.

Le calcul des indices de présence d'innovations dans les PDU est basé sur la grille de notation suivante :

- pas d'innovation = 0
- un peu d'innovations = 1
- beaucoup d'innovations = 2.

Le tableau est complété par un bilan commenté axe par axe (page 23 à 29).

Présence d'innovations PREDIT dans les PDU étudiés

	Nombre d'axes présentant des innovations (maxi 7)	Axe 1 : Alternatives à la Voiture personnelle	Axe 2 : Pôles d'échanges, intermodalité et organisation du stationnement	Axe 3 : Desserte en transport collectif d'une région urbaine	Axe 4 : Services de transport urbain du futur	Axe 5 : Transport de marchandise en ville	Axe 6 : Innovation tarifaire et nouvelle offre	Axe 7 : Gestion globale des déplacements urbains	Indice de présence d'innovations dans le PDU (maxi 14)
1 - Angers	1	•	•	•	+	•	•	•	1
2 - Annecy	2	+	•	•	•	+	•	•	2
3 - Bordeaux	5	++	+	•	+	+	•	+	6
4 - Grenoble	7	++	+	+	++	+	+	++	10
5 - La Rochelle	5	++	+	+	•	++	++	•	8
6 - Lorient	4	++	•	•	+	+	•	+	5
7 - Marseille	4	+	•	+	•	+	+	•	4
8 - Montbéliard	3	++	•	•	+	•	+	•	4
9 - Nantes	5	++	•	+	•	+	++	++	8
10 - Poitiers	2	+	•	•	•	•	+	•	2
11- Rouen	2	•	•	•	+	•	+	•	2
12 - Strasbourg	4	+	•	++	+	•	•	++	6
13 - Toulon	4	+	+	•	•	++	•	++	6
14 -Toulouse	3	+	•	•	•	+	•	+	3
15 - Valenciennes	3	•	+	•	•	•	++	+	4
16 - Brest	4	+	+	•	+	•	•	++	5
17 - Clermont Ferrand	5	+	+	•	+	•	+	+	5
18 - Dijon	4	+	•	•	•	+	+	+	4
19 - Île de France	7	++	++	+	+	+	+	+	9
20 - Le Mans	5	+	+	+	+	+	•	•	5
21 - Lille	6	+	+	+	+	+	•	+	6
22 - Lyon	3	+	•	+	+	•	•	•	3
23 - Mulhouse	3	+	•	++	•	•	•	+	4
24 - Nancy	5	+	•	+	+	•	+	+	5
25 - Nice	5	+	+	•	+	+	•	+	5
26 - Nîmes	7	+	+	+	+	+	+	++	8
27 - Orléans	4	+	•	•	+	+	•	+	4
28 - Reims	1	•	•	•	•	•	•	+	1
29 - Rennes	3	++	•	•	+	•	+	•	4
30 - Saint-Etienne	4	+	+	•	+	•	+	•	4
Indice de présence d'innovations dans les PDU (maxi 60)	-	34	14	14	20	18	18	25	143 /420

Appréciation de la présence d'innovations dans le PDU :

- : pas d'innovation
- +
- ++ : beaucoup d'innovations

Les 30 Plans de Déplacements Urbains étudiés prennent peu en compte les actions innovantes soutenues par le PREDIT.

Les PDU de Grenoble, d'Île de France, de Nîmes, de Nantes et de La Rochelle sont ceux qui développent le plus d'innovations PREDIT.

Les innovations PREDIT du premier axe « Alternatives à la voiture personnelle » et du septième axe « Gestion globale des déplacements urbains » sont les plus reprises dans les 30 PDU étudiés.

C'est le cas notamment des **plans de mobilité d'entreprises**, des solutions du type **location, gardiennage et libre-service vélo**, de l'utilisation des **taxis** pour le développement du transport à la demande.

Les innovations PREDIT du second axe « Pôles d'échanges, intermodalité et organisation du stationnement » et du troisième axe « Desserte en transport collectif d'une région urbaine » sont les moins prises en compte dans les 30 PDU étudiés.

La présence d'innovation PREDIT dans les PDU peut prendre 3 formes :

- l'innovation présentée comme **une action à mettre en œuvre**,
- l'innovation présentée comme **une piste à étudier**,
- l'innovation présentée comme **une référence pédagogique** à des fins d'information et de sensibilisation.

1- Premier Axe : Alternatives à la voiture personnelle

10 PDU étudiés proposent des actions innovantes du type PREDIT pour développer la pratique du vélo.

Les PDU d'Annecy, de Brest, de Lille, de Lorient et de Nancy envisagent le développement de systèmes de location ou de prêt, de réparation et de gardiennage des vélos.

La Communauté de l'Agglomération Dijonnaise désire créer des consignes à vélo et des « boutiques vélos ».

L'expérimentation des vélos en libre-service de Rennes est évoquée dans le PDU de Nantes.

Toulon et Nice envisagent également la mise en œuvre de ce type de service. Rennes Métropole prévoit, quant à elle, l'élargissement à toute l'agglomération de son opération de vélos en libre-service.

Une dizaine de PDU projettent d'utiliser les taxis pour développer le transport à la demande et desservir les zones peu denses. C'est le cas par exemple du PDU d'Île de France.

2 PDU envisagent une expérimentation de véhicules en libre-service. Il s'agit de Clermont-Ferrand qui se réfère à l'expérience Praxitèle de St Quentin en Yvelines et de Nice qui fait état du succès de La Rochelle.

3 PDU, Grenoble, Dijon et Mulhouse, avancent, chacun à leur manière, la piste de l'autopartage comme une alternative à la voiture personnelle. Grenoble présente l'autopartage, Dijon développe les conditions de sa mise en œuvre et Mulhouse crée une structure chargée de monter une action expérimentale.

2- Deuxième Axe : Pôles d'échange, intermodalité et organisation du stationnement

7 PDU prévoient la création de pôles d'échange multimodaux et/ou de parcs relais assurant des fonctions urbaines et de services.

Par exemple, les PDU de Valenciennes et de Saint Etienne souhaitent créer des lieux de vie autour des pôles d'échange. Le PDU Dijon, comme celui du Mans, préconise le développement d'activités et de services à proximité des pôles d'échange.

2 PDU étudiés, Le Mans et Bordeaux, programment des expérimentations d' « agents encaisseurs » ou d' « agents d'accueil stationnement ». Le PDU de Nîmes présente ces nouvelles méthodes de gestion du stationnement et fait référence aux opérations de Nantes et de Dijon. Il faut souligner que ces deux dernières n'évoquent pas les expérimentations PREDIT menées sur leur territoire.

3- Troisième Axe : Desserte en transport collectif d'une région urbaine

9 PDU étudiés développent des solutions innovantes du type tram-train.

Les PDU de Marseille et du Mans présentent surtout le concept, ceux de Clermont-Ferrand, de Grenoble, de Lille, de Lyon, de Nancy et de Strasbourg l'envisagent à moyen ou long terme.

Enfin l'agglomération de Mulhouse en fait un point fort de son PDU en affichant la mise en œuvre d'un réseau de tramway mixte (tram-train) de 59 kilomètres.

4- Quatrième Axe : Services de transport urbain du futur

8 PDU étudiés proposent des actions dans l'esprit des innovations PREDIT pour redynamiser les lignes de bus existantes. Il s'agit des PDU d'Angers, de Bordeaux, de Grenoble, de Lorient, de Nîmes, de Valenciennes, de Saint Etienne et de Strasbourg.

3 PDU projettent le développement de systèmes de transport à mi-chemin entre le tramway et le bus.

Angers avance l'idée d'un Transport Collectif Nouvelle Génération du type « tramway sur pneus ».

La Communauté Urbaine du Grand Nancy affiche dans le PDU son choix d'un matériel roulant sur pneus, guidable et bi-mode pour son futur réseau de TCSP.

Enfin, le PDU de Clermont-Ferrand, même s'il n'évoque pas l'expérimentation LEO 2000 soutenue par le PREDIT, indique que la première ligne de TCSP devrait être équipée d'un matériel roulant du type tramway (pneus ou fer).

le PDU de Montbéliard prévoit la mise en œuvre de Bus express pour desservir les centres périurbains.

Le PDU de Brest fait quant à lui, référence à l'expérimentation PREDIT « périurbain express » étudiée sur une partie du territoire de l'agglomération. Il envisage la généralisation de ce service.

5- Cinquième Axe : Transport de marchandises en ville

Les innovations PREDIT en matière d'organisation et de gestion du transport de marchandises présentées dans les PDU étudiés illustrent surtout des déclarations d'intention.

Ainsi, dans une dizaine de PDU, le Centre de Distribution Urbain (CDU) ou/et le Point d'Accueil Logistique des Marchandises (PALM) sont mentionnés comme des pistes à étudier. Ces mêmes PDU préconisent également l'utilisation de véhicules de livraison propres dans les centres villes.

Seulement 2 PDU étudiés placent l'innovation dans l'action.

Le PDU d'Orléans propose la mise en œuvre d'un CDU à titre expérimental, et celui de La Rochelle rappelle que l'agglomération a lancé un projet de CDU équipé de véhicules électriques suivi par la Commission Européenne et par le PREDIT.

Les innovations PREDIT concernant les livraisons à domicile et dans des consignes sont rares dans les PDU étudiés.

Les PDU de Dijon, du Mans et de Nantes sont les seuls à proposer des actions pour développer les livraisons à domicile. Le PDU de la Communauté Urbaine de Strasbourg ne mentionne pas l'opération "Relais Liberté" menée sur son territoire.

6- Sixième Axe : Innovation tarifaire et nouvelle offre

Parmi les 30 PDU étudiés, 12 font preuve d'un peu d'innovation en matière d'offre tarifaire et de billettique et 3 proposent beaucoup d'innovations.

En laissant de côté le cas particulier de l'Île de France, il paraît intéressant de détailler les innovations avancées par les PDU de La Rochelle, Nantes et Valenciennes.

Le PDU de La Rochelle signale qu'une action expérimentale est lancée pour mettre en place une communauté tarifaire entre des autorités organisatrices et des opérateurs de transports publics.

Le PDU Nantes prévoit la création d'une "carte déplacement" donnant accès à l'ensemble des transports publics et permettant de payer le stationnement.

Enfin, le PDU de Valenciennes engage une série d'actions pour développer la politique "Transcarte".

Il faut également souligner le cas du PDU de Grenoble qui propose de mettre en place une tarification combinée de type "carte orange" applicable aux différents modes de transports publics du bassin d'emploi de la région grenobloise.

Dans cet axe peut être plus qu'ailleurs, la présentation et le traitement des actions envisagées ne permettent pas toujours de déterminer la nature et le degré d'innovation. De plus, comme pour l'axe « transport de marchandises en ville », les PDU se placent plutôt dans une démarche de réflexion et d'études.

7- Septième Axe : Gestion globale des déplacements urbains

Près de la moitié des PDU étudiés proposent des projets ou des solutions du type plan de mobilité d'entreprise. C'est par exemple une des actions-clés du PDU de Bordeaux. Ce dernier, propose d'initier des plans de mobilité chez les grands employeurs et de mettre en œuvre un plan de mobilité à la Communauté Urbaine de Bordeaux. Néanmoins, il ne fait pas état de l'expérimentation soutenue par le PREDIT.

Le PDU de Dijon prévoit une expérimentation du type plan de mobilité sur le Centre Hospitalier Universitaire. Le PDU de Strasbourg met en avant le projet GEODES (Gestion et Organisation des DEplacements Salariés) soutenu par le PREDIT. Il en est de même du PDU de Nîmes qui, pour encourager le développement des plans de mobilité, fait référence à l'expérimentation menée dans les services publics nîmois.

Les actions innovantes pour promouvoir et développer le management de la mobilité sont peu nombreuses dans les PDU étudiés.

On peut citer par exemple, le PDU de Lorient qui s'engage à créer une "Agence de l'éco-mobilité", le PDU de Nantes qui met en œuvre une "centrale de mobilité" et le PDU de Valenciennes qui prévoit la conception d'une "centrale d'information multimodale".

3^{ème} Partie :

**Peu de mention des
expérimentations soutenues par
le PREDIT**

Les expérimentations innovantes soutenues par le PREDIT sont **rarement évoquées** dans les PDU étudiés. Ce constat est encore plus vrai dans les PDU des agglomérations ayant menées des expérimentations PREDIT.

Ainsi, parmi les 30 agglomérations étudiées, au moins 15 d'entre elles ont été le théâtre d'une ou de plusieurs expérimentations soutenues par le PREDIT.

Pourtant, **seulement 5 PDU mettent en avant une ou des expérimentations PREDIT menées sur leur territoire**. Il s'agit des PDU de :

- 1- Brest : « périurbain express » et service de proximité,
- 2- La Rochelle : d'une part le Centre de Distribution Urbaine et d'autre part la mise en place d'une communauté tarifaire,
- 3- Nîmes : plan de mobilité dans les services publics,
- 4- Rennes : vélos en libre-service (Adshel),
- 5- Strasbourg : GEODES (Gestion et Organisation des Déplacements des salariés).

Il faut ajouter que seul le PDU de La Rochelle mentionne le soutien et le suivi du PREDIT dans la description de son projet de mise en place d'un Centre de Distribution Urbain. Cependant, il n'évoque pas l'expérimentation PREDIT de véhicules électriques en libre-service (Liselec).

De la même manière, le PDU de Strasbourg n'indique pas l'opération « relais liberté » et l'expérimentation « vélotranservice » cofinancées par le PREDIT.

4 PDU s'appuient sur des expérimentations PREDIT menées dans d'autres agglomérations pour lancer des pistes de réflexion et d'actions similaires.

Le PDU de Nantes, bien que n'évoquant pas les expérimentations PREDIT réalisées dans la Communauté Urbaine, se réfère à l'expérimentation PREDIT de Rennes pour la création de vélos en libre-service.

Le PDU de Clermont-Ferrand évoque l'expérimentation de Praxitèle à Saint-Quentin en Yvelines pour la mise en place de véhicules en libre-service. Dans le même registre, le PDU de Nice cite le succès de La Rochelle (Liselec). Enfin, le PDU de Nîmes indique la possibilité de mettre en place des "agents encaisseurs" comme à Dijon ou des "agents d'accueil stationnement" comme à Nantes pour favoriser la rotation des véhicules.

4^{ème} Partie :

D'autres innovations proposées dans les PDU étudiés

Plusieurs PDU étudiés proposent des actions qui peuvent être jugées comme innovantes, mais absentes des thématiques proposées et des expérimentations soutenues par le PREDIT.

Ces "autres innovations" ont été regroupées en 6 thèmes :

- 1- l'enjeu voirie
- 2- la confortation des pôles
- 3- A pied d'abord
- 4- le contrôle : label PDU
- 5- la communication
- 6- l'étalement des horaires

1 - L'enjeu voirie

Parmi les 30 PDU étudiés, 4 PDU abordent le thème de la requalification de la voirie. Il s'agit des PDU de La Rochelle, Lorient, Strasbourg et Rennes. Les actions innovantes proposées consistent, entre autres, à redistribuer des espaces de voirie au profit des piétons, des vélos et des transports en commun.

Les PDU de La Rochelle et de Lorient s'engagent à transformer les 2 x 2 voies en ville en 2 x 1 voies en reversant aux autres modes l'espace économisé.

Le PDU de Strasbourg applique un principe de "capacité constante" au réseau de voirie principale. Ainsi, toute création de nouvelle voie entraîne des redistributions d'emprises au profit des piétons, des vélos et des transports en commun sur des sections équivalentes du réseau principal.

Le PDU de Rennes précise que les nouveaux aménagements seront réalisés en prenant en compte, à priori et non plus secondairement, les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Il faut également souligner que le PDU de Lorient s'engage à privilégier les ronds-points de petite taille lors des aménagements de carrefours afin de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité de tous les usagers.

L'enjeu voirie avancé dans ces 4 PDU recoupe le premier axe du PREDIT « Alternatives à la voiture personnelle » dont l'objectif majeur est de « rééquilibrer l'offre en faveur des modes de "proximité" (marche à pied et vélo) afin de limiter l'usage des véhicules dans des zones considérées comme sensibles par les collectivités ».

2- La confortation des pôles

Ce thème rejoint les principes avancés dans la loi SRU, notamment : le développement cohérent et équilibré des territoires urbains, le souci d'économie de l'espace et la mise en œuvre d'une politique de déplacements au service du développement durable.

Le PDU de Lille propose la mise en place d'une charte « micro-PDU » pour concrétiser localement les objectifs du PDU.

Dans le même esprit, le PDU de Valenciennes prévoit le développement de « plans de déplacements de proximité » dans chacun des 4 pôles de l'agglomération,

Les PDU de Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Nîmes et Poitiers proposent l'élaboration de plans de circulation pour protéger les lieux de vie et favoriser les piétons et les vélos.

Le PDU de Toulouse expose un projet de hiérarchisation du réseau des voiries pour concilier l'écoulement du trafic et la vie locale.

Le PDU de Marseille indique que chaque nouvelle ligne de TCSP entraînera une redéfinition du réseau de voirie alentour et des espaces publics associés. Il recommande également le développement de petits parkings en enclos ou en élévation dans l'hypercentre pour les résidents et l'instauration de zones tranquilles dans les noyaux villageois.

3- A pied d'abord

Les PDU étudiés présentent de nombreuses actions en faveur des piétons et des cyclistes. Certes, la plupart de ces actions sont "classiques" (aménager et sécuriser les itinéraires piétons, créer des rues piétonnes et des Zones 30, prendre en compte les personnes à mobilité réduite, ...), mais quelques-unes fournissent de nouveaux outils pour développer la pratique de la marche et du vélo. Ces actions ont un caractère innovant et collent aux problématiques avancées par le PREDIT dans le premier axe « Alternatives à la voiture personnelle ».

Par exemple, le PDU de La Rochelle propose en annexe un « guide des bonnes pratiques de voiries piétonnes ». Ce guide très prescriptif insiste sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des malvoyants.

Le PDU de Lorient impose la réalisation d'un plan de déplacements piétons et vélos pour toutes demandes d'aménagements (lotissement, ZAC, ...) prévoyant des cheminements piétons et vélos courts, directs et confortables pour accéder au réseau de transport, aux écoles, aux commerces et aux services de proximité.

Toujours pour développer la marche, le PDU de Poitiers propose la réalisation d'un plan des temps de parcours pédestres pour chaque commune de la communauté d'agglomération.

4- Le contrôle : Label PDU

4 agglomérations mettent en avant le principe d'un label afin de faciliter la prise en compte des objectifs et des actions programmées dans leur PDU.

Le PDU de Montbéliard prévoit la création d'un "Label PDU" pour favoriser la mise en œuvre de projets conformes au PDU.

Le PDU de Reims développe également l'idée d'un "Label PDU" pour sensibiliser les habitants et communiquer sur les projets respectant les objectifs du Plan de Déplacements.

De leurs côtés, les PDU de Toulon et de Marseille proposent un label "livrer propre" pour encourager l'utilisation de véhicules de livraisons propres dans les centres urbains.

5- La communication

Les thèmes de l'information, de la communication et de la sensibilisation sont présents dans de nombreux PDU. 2 PDU proposent d'autres innovations que celles avancées par le PREDIT dans le septième axe « Gestion globale des déplacements urbains ».

L'agglomération de Poitiers a choisi de baptiser son document officiel « Plan Bleu » pour mieux communiquer sur le PDU.

Le PDU de Lyon prévoit une charte graphique et une signalétique pour donner une identité visuelle marquée aux taxis lyonnais.

6- L'étalement des horaires

Parmi les 30 PDU étudiés, 2 PDU proposent des actions pour une meilleure gestion du temps : Nancy et Rennes. Ils engagent des démarches auprès des employeurs pour une organisation plus souple des horaires de travail permettant un étalement des pointes.

Annexes

LISTE DES 30 PDU ÉTUDIÉS

	Agglomération	Approuvé le :
1	ANGERS	23 octobre 2000
2	ANNECY	30 juillet 2001
3	BORDEAUX	26 mai 2000
4	BREST	27 mars 2002
5	CLERMONT FERRAND	30 janvier 2001
6	DIJON	10 octobre 2000
7	GRENOBLE	29 mai 2000
8	ILE DE FRANCE	15 décembre 2000
9	LA ROCHELLE	27 octobre 2000
10	LE MANS	05 février 2001
11	LILLE	23 juin 2000
12	LORIENT	18 mai 2001
13	LYON	14 octobre 1997
14	MARSEILLE	27 novembre 2000
15	MONTBELIARD	23 octobre 2000
16	MULHOUSE	16 février 2001
18	NANCY	07 juillet 2000
17	NANTES	27 octobre 2000
19	NICE	21 décembre 2000
20	NÎMES	23 janvier 2001
21	ORLEANS	27 avril 2000
22	POITIERS	05 février 2001
23	REIMS	15 mai 2001
24	RENNES	02 mars 2001
25	ROUEN	11 février 2000
26	SAINT ETIENNE	16 mars 2000
27	STRASBOURG	07 juillet 2000
28	TOULON	31 janvier 2001
29	TOULOUSE	12 juin 2001
30	VALENCIENNES	21 février 2001

Grille d'innovations PREDIT

FICHE SIGNALÉTIQUE

Agglomération :
Périmètre du PDU :
Population concernée :
Autorité organisatrice des transports :
PDU approuvé le :

SYNTHÈSE

	Axe traité dans le PDU	Présence d'innovations
Axe 1 : Alternatives à la voiture personnelle		
Axe 2 : Pôles d'échange, intermodalité et organisation du stationnement		
Axe 3 : Desserte en transport collectif d'une région urbaine		
Axe 4 : Services de transport urbain du futur		
Axe 5 : Transport de marchandises en ville		
Axe 6 : Innovation tarifaire et nouvelle offre		
Axe 7 : Gestion globale des déplacements urbains		
	● : peu ou pas traité + : moyennement ++ : largement	● : pas d'innovations + : un peu d'innovations ++ : beaucoup d'innovations

Premier Axe : ALTERNATIVES À LA VOITURE PERSONNELLE

Thèmes proposés par le PREDIT

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
Rééquilibrer l'offre en faveur des modes de "proximité" (marche à pied et vélo) afin de limiter l'usage des véhicules dans les zones considérées comme sensibles par la collectivité.
Actions
- encouragement à un urbanisme de proximité : mixité des fonctions urbaines, densification, etc.
- développement de l'usage de la marche
- développement de la pratique du vélo
- incitation au transfert modal vélo/transport en commun
- développement du transport à la demande
- dissociation de la possession et de l'usage de la voiture (autopartage, libre-service)

Objectifs
Actions

Autres

Appréciation globale du Premier Axe

Deuxième Axe : POLES D'ÉCHANGE, INTERMODALITÉ ET ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Thèmes proposés par le PREDIT

Objectifs
<p>Favoriser le transfert modal via des pôles d'échange multimodaux offrant une variété de services, etc. Développer de nouvelles formes de gestion du stationnement : utiliser les parkings des grandes surfaces, des entreprises, administrations, etc.</p>
Actions
<ul style="list-style-type: none"> - création de pôles d'échange multimodaux et optimisation des correspondances
<ul style="list-style-type: none"> - développement et application de méthodes innovantes de gestion du stationnement

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
Actions

Autres	
--------	--

Appréciation globale du Deuxième Axe	
--------------------------------------	--

Troisième Axe : DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF D'UNE RÉGION URBAINE

Thèmes proposés par le PREDIT

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
<p>Soutenir l'émergence de TC à l'échelle de la "région" urbaine. Assurer la fluidité et la continuité des déplacements à travers la ville et ses périphéries, en évitant les ruptures de charges, etc.</p>
Actions
<p>- développement du « tramway d'interconnexion »</p>
<p>- développement du « tramway régional »</p>

Objectifs
Actions

Autres	
--------	--

Appréciation globale du Troisième Axe	
---------------------------------------	--

Quatrième Axe : SERVICES DE TRANSPORT URBAIN DU FUTUR

Thèmes proposés par le PREDIT

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
Redynamiser l'offre "bus" et améliorer l'image et les services rendus par le bus. Prendre en compte la demande de déplacement dans toute sa diversité sociale, spatiale et temporelle.
Actions
- redynamisation de lignes de bus existantes
- développement de systèmes de transport à mi-chemin entre le tramway et le bus
- développement de systèmes de dessertes souples

Objectifs
Actions

Autres

Appréciation globale du Quatrième Axe

Cinquième Axe : TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Thèmes proposés par le PREDIT

Objectifs
Assurer une logistique efficace, en particulier des centres d'agglomérations, avec le minimum de nuisance pour l'environnement et la vie urbaine.
Actions
- réduction et organisation des mouvements de véhicules utilitaires en centre ville : CDU, réglementation, etc.
- utilisation de véhicules favorables à la protection de l'environnement
- livraisons à domicile et dans des consignes

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
Actions

Autres

Appréciation globale du Cinquième Axe

Sixième Axe : INNOVATION TARIFAIRE ET NOUVELLE OFFRE

Thèmes proposés par le PREDIT

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
Mettre en place et évaluer toute innovation tarifaire associée à une évolution de l'offre actuelle et permettant le développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture personnelle en milieu urbain.
Actions
- création d'un titre de transport unique : carte orange en province, forfaits familiaux, tarifs courtes distances, etc.

Objectifs
Actions

Autres

Appréciation globale du Sixième Axe

Septième Axe : GESTION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS URBAINS

Thèmes proposés par le PREDIT

Présence dans le PDU et moyens prévus

Objectifs
Promouvoir et expérimenter des approches globales de gestion des déplacements urbains
Actions
- développement de plans de mobilité dans les entreprises et les services publics
- promotion et développement du management de la mobilité
- articulation entre politique urbaine et politique de gestion des déplacements : schéma directeur, POS, etc.

Objectifs
Actions

Autres

Appréciation globale du Septième Axe

Appel à propositions

"Gestion des déplacements urbains"

1 - Le Predit: le groupe thématique "Gestion des déplacements urbains"
Les ministres chargés des transports, de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, l'Ademe et l'Anvar ont décidé de mettre en place pour la période 1996-2000 un nouveau programme national de soutien à la recherche et à l'innovation dans les transports terrestres: le Predit.

Au sein de ce programme, le groupe thématique "Gestion des déplacements urbains" a pour objectif global de favoriser l'expérimentation de nouveaux systèmes, services et modes de gestion des déplacements urbains et/ou de processus décisionnels innovants (coopération entre acteurs institutionnels, entre organismes privés et publics, concertation, etc.).

Cet objectif doit permettre de répondre aux préoccupations des collectivités locales (et des autorités organisatrices de transport) qui souhaitent:

- assurer une mobilité des habitants, des usagers des villes et agglomérations rurales et des marchandises qui s'inscrit dans le cadre d'un développement "durable" avec, pour conséquence, l'amélioration de la qualité de vie urbaine dans la logique des nouveaux Plans de Déplacements Urbains,
- et, dans un contexte de forte concurrence internationale, favoriser l'activité économique des villes en renforçant leur desserte ainsi que "l'accessibilité" aux services urbains

qu'elles soient à même d'affirmer, attirant ainsi nouvelles entreprises, nouveaux habitants et visiteurs.

2 - Lancement d'un appel à propositions: nature des expérimentations recherchées

Le groupe thématique "Gestion des déplacements urbains" a décidé de lancer un appel à propositions d'expérimentations. Cet appel à propositions est ouvert en parallèle à celui lancé par le groupe thématique "Nouveaux services aux usagers" du Predit.

- Les expérimentations visées par cet appel s'appuieront soit sur:
- les développements technologiques les plus récents, antérieurs au stade de leur expérimentation et de leur validation, notamment en matière de télécommunications et d'informatique,
 - des organisations ou des processus innovants en matière d'analyse, de conception, de décision, de tarification et de réalisation de projets (processus relevant plus des sciences politiques ou sociales que de la haute technologie),
 - ces deux aspects à la fois.

Ces expérimentations devront être exemplaires et associer collectifs locaux, autorités organisatrices, entreprises de transport, industriels (services, produits manufacturés) et usagers/clientes.

Chaque expérimentation couvrira, en principe, les trois étapes suivantes:

- Phase 1: recherches ou études préliminaires à la mise en œuvre de l'expérimentation:**
- recherches socio-économiques (études de faisabilité, outils de pilotage des politiques publiques locales de déplacements/observations des déplacements, études exploratoires de nouveaux marchés, de nouveaux comportements, etc.),
 - recherches concernant, soit la mise au point des composants (des services innovants de gestion des déplacements urbains), soit des méthodologies ou processus/organisations innovants de décision.

- Phase 2: expérimentation (ou opérations "pilote" expérimentales) permettant de juger des conditions de réalisation et de mise sur le marché des services ou méthodologies/processus/organisations étudiés précédemment: acceptabilité sociale, performance technique et économique, coopération entre les acteurs, aspects institutionnels et organisationnels, facteurs décisionnels, etc..**

- Phase 3: évaluation précoce des résultats obtenus (en s'appuyant, notamment, sur les observations des déplacements) et diffusion/valorisation de ces résultats. L'accent sera mis sur l'évaluation socio-économique: bénéfices des représentations et des comportements vis à vis de "l'objet" expérimenté.**

Selon leur niveau de "maturité", certaines propositions faites au Predit pourront débiter directement à la phase 2 ou 3. A contrario, les propositions qui ne porteront que sur la phase 1 seront obligatoirement rattachées à un site d'expérimentation et comprendront un engagement des partenaires à mettre en œuvre l'expérimentation étudiée, en cas de conclusions positives des recherches préliminaires.

Cet appel à propositions couvre la période 1996-2000 du Predit, la durée des projets envisagés pourra s'étaler sur une période de 3 ans.

3 - Objectifs auxquels devront répondre les expérimentations proposées au Predit

Les services ou systèmes de transport expérimentaux susceptibles d'être retenus par le groupe thématique "Gestion des déplacements urbains" devront satisfaire au mieux la demande de déplacement des personnes et des marchandises tout en assurant des performances globales en termes:

- de santé publique et de protection de l'environnement (sécurité, pollution, bruit congestion, etc.),
- d'accessibilité urbaine,
- de rééquilibrage entre modes terrestres/autres modalités, et entre voitures particulières/autres modes,
- de qualité de vie urbaine et de transport (temps, confort, partage multimodal, gamme de services adaptés à la variété des demandes, etc.),
- de coût des services offerts, tant pour la collectivité que pour les particuliers et les entreprises,
- de développement économique et social (effet sur l'emploi, etc.),
- d'aménagement urbain (polarisation, étalement, mixité urbaine, rythmes urbains, etc.),
- d'intégration sociale et de lutte contre l'exclusion, afin d'assurer une mobilité établissant une certaine "équité" urbaine.

4 - Les thèmes d'expérimentation ouverts à propositions

Les propositions porteront impérativement sur un ou plusieurs des sept axes suivants:

- 1. Alternatives à la voiture personnelle**
Objectifs poursuivis:
Rééquilibrer l'offre en faveur des modes de "proximité" (marche à pied et vélo) afin de faciliter l'usage

des véhicules dans des zones congestionnées comme assaillies par la collectivité.

Projets d'expérimentation recherchés:
- constitution de sites permettant le développement de la marche à pied ou de l'usage du vélo ainsi que la gestion des points de conflit (piétons/cyclistes, non motorisés/motorisés). Les projets pourront s'inspirer de l'exemple allemand de "la ville des courts distances" (mixité des fonctions urbaines, densification, etc.).

2. Les pôles d'échange, l'intermodalité et l'organisation du stationnement

Objectifs poursuivis:
- favoriser le transfert modal (vélo/TC, VP/TC ou TC/TC) via des pôles d'échange multimodaux offrant une variété de services et permettant d'assurer une continuité entre les déplacements interurbains et urbains, y compris intra-urbains, dans le cadre d'une optimisation de la chaîne de déplacements.
- développer de nouvelles formes de gestion de stationnement (notamment le stationnement résidentiel), compte-tenu du caractère très discriminant du stationnement sur le choix modal. Il pourra aussi être intéressant d'utiliser les parkings des grandes surfaces, entreprises, administrations, etc., bien placés dans le tissu urbain comme particularités des zones-villes.

Projets d'expérimentation recherchés:
- pôles d'échanges multimodaux sur un ou deux sites urbains.
- développement et application sur quelques sites de méthodes innovantes de gestion du stationnement.

3. La desserte en transport collectif d'une région urbaine

Objectifs poursuivis:
- soutenir l'émergence de TC à l'échelle de la "région" urbaine grâce notamment à l'utilisation par des réseaux d'infrastructures ferro-



viales en service ou désaffectées.
 • assurer une bonne fluidité et la continuité des déplacements à travers la ville et ses périphéries, en évitant les ruptures de charge et la pénalité qu'elles impliquent pour les clients du transport collectif. Pour cela, une interprétation des réseaux (présents ferroviaires de banlieue, réseaux ferroviaires intra-urbains, lignes de tramway existantes ou à créer) est recherchée.

Projets d'expérimentation recherchés:
 • montage d'expérimentations de tramways dite "d'interconnexion" ou "régionaux" (tram-train) sur un ou deux sites en province.

4. Les services de transport urbain
4.1 du futur

Objectifs poursuivis:
 • ordonnancer l'offre "bus" et améliorer l'image et les services rendus par le bus.

• prendre en compte la demande de déplacement dans toute sa diversité sociale, spatiale et temporelle: zones peu denses, déplacements de périphérie à périphérie, "périquotiens" (succession de déplacements pour des motifs différents), secteurs "enclavés", heures creuses ou jours fériés, etc.

Projets d'expérimentation recherchés:
 • expérimentations relatives à l'exploitation et à la gestion globale d'un réseau ou d'une ligne de "bus du futur",
 • expérimentations de systèmes de transport "souples" permettant de prendre en compte la demande de déplacement dans toute sa diversité sociale, spatiale et temporelle.

4.2 le transport de marchandises
4.3 en ville

Objectifs poursuivis:
 Implémenter le montage d'expérimentations de systèmes innovants de transport de marchandises en ville permettant d'assurer une logistique efficace, en particulier des centres

d'agglomération, avec le minimum de nuisance pour l'environnement et la vie urbaine. Les expérimentations proposées pourront être de nature réglementaire, organisationnelle ou technique ou, mieux, intégrer tout ou partie de ces aspects, en un système cohérent.

Le champ des expérimentations recherchées par le Predit est volontairement très ouvert afin de favoriser le façonnage des idées. Les projets pourront traiter aussi bien des flux intra-urbains que des flux d'entrée/sortie des agglomérations. Un appel à propositions plus ciblé pourra éventuellement venir compléter celui-ci en 1998.

Projets d'expérimentation recherchés:

• expérimentations de systèmes innovants de transports de marchandises en ville permettant d'assurer une logistique efficace, en particulier des centres d'agglomération, avec le minimum de nuisance sur l'environnement et la vie urbaine.

4.4 innovation tarifaire et nouvelle offre

Objectifs poursuivis:
 Mettre en place et évaluer toute innovation tarifaire associée à une évolution de l'offre actuelle et permettant le développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture personnelle en milieu urbain.

Cette innovation tarifaire pourrait s'inspirer de pratiques issues d'autres modes (trien, vélos en temps partagé, etc.) ou en vigueur dans d'autres pays mais peu courantes en France: forfaits familiaux, tarifs courtes distances, par exemple. L'expérimentation de couples tarifs/ services aux clients en matière de déplacements multimodaux est aussi recherchée (par exemple: location de vélo ou de voiture partagée combinée à un abonnement TC urbain).

Projets d'expérimentations recherchés:
 • expérimentations d'innovations tarifaires associées à des évolutions

de l'offre visant le développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture personnelle en milieu urbain.

5. La gestion globale
5.1 des déplacements urbains

Objectifs poursuivis:
 • intégrer les différentes "triques" expérimentées dans le cadre des sites aux précédents (piétons, vélos, transport "souple", bus du futur, intermodalité, stationnement, desserte du périurbain, marchandises, etc.) pour le bénéfice d'une gestion globale des déplacements urbains.
 • expérimenter des approches plus globales que celles actuelles en matière de gestion des déplacements urbains; ce, dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains ainsi que dans le cadre des politiques urbaines défilées et mises en œuvre à travers différents documents de planification urbains: Schéma Directeur, Plan d'Occupation des Sols, Dossier de Voeux d'Agglomération, etc.

Projets recherchés:

• expérimenter des approches plus globales en matière de gestion des déplacements urbains, à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération,
 • élaboration de Plan de Déplacements Urbains, par démarche innovante ou prenant en compte l'articulation entre politique urbaine et politique de gestion des déplacements.

5.2 Dépôt des propositions

Les propositions d'expérimentation seront renvoyées sous la forme d'une déclaration d'intention succincte, conformément au modèle ci-joint.

Les dates limites de dépôt des déclarations d'intention sont fixées:
 • entre le 1er janvier 1998 et le 27 février 1998, avant 12 heures pour les propositions susceptibles de débiter en 1998,
 • entre le 1er octobre 1998 et le 30 novembre 1998, avant 12 heures pour les propositions susceptibles de commencer en 1999.

Les projets seront déposés en six exemplaires auprès du secrétariat du groupe thématique:

Mr Maffat,
 Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement-DRAST
 Tour Pascal B, 19ème étage,
 Bureau 15.22
 92093 Paris La Défense cedex
 tél: 01.40.81.14.16
 Fax: 01.40.81.04.44
 E-mail:
 maffat@drast.equipement.gouv.fr

6. Contenu des propositions

Chaque déclaration d'intention comprendra (cf. modèle joint):

- * une description des objectifs (si possible quantifiés) poursuivis par les promoteurs de l'expérimentation.
- * l'état de l'art sur le sujet.
- * le caractère innovant du projet (sur le plan social, technique, organisationnel, commercial, etc.) et son apport en matière de gestion des déplacements urbains.
- * une description de l'expérimentation envisagée.
- * la méthode et des moyens d'évaluation mis en œuvre pour vérifier si les objectifs seront atteints.
- * la façon dont les résultats seront diffusés et valorisés.
- * une présentation des partenaires (collectivités, organismes, institutions, laboratoires de recherche, etc.), impliqués dans l'expérimentation.
- * un budget prévisionnel T.T.C. avec:
 - répartition par phase à réaliser,
 - répartition par partenaire,
 - identification des postes de dépenses: fonctionnement (salaires, sous-traitance, missions, publication/valorisation/diffusion des résultats, etc.), investissement (équipement, frais généraux ou de gestion, etc...).
 - * le montant de l'aide T.T.C. demandée au Predit.

7. Expertise et sélection des propositions

Chaque déclaration d'intention sera expertisée par deux membres du comité de pilotage du groupe thématique (cf. en infra la liste des membres du comité de pilotage); il pourra être fait appel à des experts extérieurs, si nécessaire. Les experts rapporteront ensuite devant le comité de pilotage du groupe thématique "Gestion des déplacements urbains" qui décidera in fine des propositions à présenter aux finances publiques.

À l'issue de cette sélection, un retour sera assuré, soit avec avis négatif motivé, soit avec une demande d'avant-projet détaillé. Pour les projets retenus, les avant-projets détaillés devront prendre en compte l'avis et les éventuelles propositions de modification émis par le comité de pilotage du groupe thématique "Gestion des déplacements urbains".

L'organisme qui soumet une déclaration d'intention puis un avant-projet détaillé, doit expliciter clairement le niveau de confidentialité du projet vis à vis de tiers (experts, membres du comité de pilotage, etc.).

8. Critères de sélection des propositions

Les projets seront évalués selon les critères suivants:
 • affichage d'objectifs clairs vis à vis de la problématique de la gestion des déplacements urbains,
 • adéquation de la proposition aux objectifs affichés par le groupe thématique "Gestion des déplacements urbains" (cf. supra, chapitre 3),
 • degré d'innovation sociale, technique, organisationnelle, et commerciale de l'expérimentation proposée,
 • niveau d'implication d'une ou de plusieurs autorités organisatrices des déplacements dans l'expérimentation,
 • compétence et savoir faire du promoteur, qualité et équilibre du partenariat.

* volonté de mettre œuvre méthodique et moyens d'évaluation pour vérifier si les objectifs affichés seront atteints.
 * volonté de diffuser et de valoriser les résultats de l'expérimentation.

9. Financements des projets

Les projets d'expérimentation retenus seront financés essentiellement par le ministère en charge des transports, certains projets particuliers pourront être aidés par l'Ademe et l'Avant.

Le taux maximum des subventions allouées aux projets varieront entre 10% pour le financement des expérimentations proprement dites, étant entendu que la base des dépenses subventionnables correspondra aux seuls succès liés à l'innovation et à l'expérimentation, et 100% pour les actions d'évaluation et de diffusion des résultats obtenus.

Les aides publiques s'élevaient à environ 15 MF/an pour la période 1998-2000.

Les projets retenus et financés par le Predit pourront aussi avoir été sélectionnés dans le cadre du 4ème PCRD (Programme Cadre de Recherche et Développement) de l'Union Européenne. Par respect des règles communautaires en matière d'aide publique, le montant cumulé des aides nationales et européennes ne pourra pas dépasser les taux indiqués précédemment.

Les personnes intéressées par le présent appel à propositions peuvent se référer à l'ouvrage "Déplacements et innovations: 25 expériences +/- réussies" (Sensy, Geste, LIT, novembre 1997)