

Atelier 13**Information des usagers, intermodalité et énergie**

Guillaume USTER, INRETS

L'information des usagers et la convivialité des lieux d'échanges

Dans les années à venir, l'attractivité des transports collectifs devra reposer vraisemblablement sur trois items :

- > une **simplification de leur usage**, en termes d'accès, de tarification et de correspondances,
- > une plus grande **souplesse** spatiale et temporelle dans l'**offre** de transport,
- > des **services**, d'agrément ou liés à la vie quotidienne, offerts pendant le temps du voyage.

Partant de ce constat, nous reprenons des éléments qui ont été produits dans le cadre du programme national de recherche en transport PREDIT 1996-2000, et en particulier dans un groupe de travail appelé « Intermodalité-voyageurs : information et communication ».

L'objectif ici n'est pas de rédiger un article, mais de donner synthétiquement quelques points de vue de la recherche pour éclairer le débat, et ce, autour de quatre recommandations extraites des conclusions du rapport⁴.

Optimiser l'intermodalité

Au delà du bien fondé de la tarification intégrée, cette recommandation vise à offrir une meilleure offre de transports aux voyageurs. Ainsi, une **offre coordonnée** pourrait être améliorée par l'utilisation d'outils de modélisation des réseaux qui permettent de mettre à jour des dysfonctionnements d'horaires ou de correspondances. La **gestion coordonnée** des réseaux peut également être une ressource importante d'information à destination des clients.

Par ailleurs, l'apport des nouvelles technologies de l'information et de la communication ouvrent des voies de recherche intéressantes pour des services de transports innovants offrant une **souplesse** dans le temps et dans l'espace et mieux adaptés à la nouvelle mobilité.

Améliorer les interfaces modales

L'idée est de faciliter les échanges entre les modes de transports collectifs, et entre les modes automobile et TC. A ce titre, nous trouvons :

- > **l'orientation** dans les pôles d'échanges,
- > le traitement des **interfaces** automobile / transports collectifs.

Par ailleurs, l'animation en termes de « bouquets de service » et la gestion des pôles d'échanges sont également des éléments primordiaux.

Développer des services d'information innovants et personnalisés

Le challenge à venir de l'information dans les transports repose sur le développement de services innovants et personnalisés, autour de la notion de **services d'aide à la mobilité**.

A ce titre, on peut imaginer une infinité de services liés à la mobilité, non seulement à destination du grand public, mais également des entreprises, dans le conseil en mobilité pour leur plan de déplacements, sans oublier les outils d'aide à la décision (observatoire) auprès des décideurs dans le domaine des transports, voire de l'aménagement du territoire.

Pour les clients des transports, plusieurs thématiques pourraient rapidement émerger :

- > l'aide à la mobilité pourrait être couplée, articulée autour des **motifs** de déplacements quotidiens, occasionnels, de tourisme, de culture... mais également offrir des informations servant à agrémente le temps du voyage,
- > la **personnalisation** de l'information basée sur son **profil** ou ses préférences,
- > la **localisation** des mobiles et des personnes.

⁴ Action fédérative PREDIT « Intermodalité-voyageurs : information et communication ». Rapport du groupe de définition - 65 p – juin 2000 (disponible sur le site www.predit.prd.fr)

Rapporteurs : G. Uster INRETS – F. Yguel conseiller scientifique PREDIT

Faire émerger un nouvel acteur de l'intermodalité

Cette recommandation repose sur le constat caricatural que l'intermodalité concerne tout le monde et n'est l'affaire de personne... car se situant à l'interface entre les modes de transport. L'image est encore plus forte dans les pôles d'échanges, où apparaît un " no man's land " dont la gestion même pose problème.

Un nouveau métier, semble devoir émerger pour la gestion des interfaces, la mise en commun d'informations, la valorisation des modes au profit de l'intermodalité... Se profile donc l'idée que pourrait ou devrait émerger, des acteurs du transport, de partenariats ou de nouveaux venus dans la sphère transport, un **nouvel acteur chargé d'orchestrer l'intermodalité**. Même si les activités de gestion de pôle d'échanges et de gestion de l'information multimodale sont différentes, une nouvelle expertise est amenée à se développer. Par ailleurs, l'Etat devait également jouer un rôle dans l'intermodalité, en termes d'incitation et de régulation.

Guillaume USTER, INRETS

Tel : 03 20 43 83 15

Guillaume.uster@inrets.fr

Atelier 13**Information des usagers, intermodalité et énergie**

Christian YOU, Réseau Transports de Marseille

L'information dynamique et multimodale des usagers : l'exemple de Marseille

Un serveur d'information
déplacement multimodal
Minitel et Internet

“ Pour mieux vous déplacer dans l'agglomération marseillaise et les Bouches-du-Rhône ”

Un large partenariat sur une agglomération pour :

- > pour répondre aux besoins des habitants de l'agglomération marseillaise et du département qui se déplacent de plus en plus entre les différentes communes,
- > pour développer l'usage des transports en commun et mieux utiliser un réseau routier qui ne suffit plus (axes saturés, problème de pollution) conformément au Schéma Directeur d'Exploitation de la Route.

Les autorités et organismes suivants, acteurs des déplacements dans l'agglomération marseillaise ont décidé dans le cadre d'une convention de réaliser le projet Stradivarius.

- > autorités Organisatrices ou collectivités territoriales: Ville de Marseille, Pays d'Aubagne, Conseil Général des Bouches-du-Rhône,
- > exploitants transports en commun : SNCF(TER) - RTM,
- > exploitants routiers: DDE 13 - (CETE Méditerranée) - Ville de Marseille.

Le serveur d'information déplacement LEPILOTE, issu de ce projet, est exploité par l'association LEPILOTE, qui regroupe les partenaires ci-dessus ainsi que le SITCA (Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne) et d'autres autorités avec les réseaux Bus du Soleil (Martigues Port de Bouc), Bus de l'Etang (Est de l'étang de Berre) et Interbus (Bassin Minier) et ceux de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Le public accède à LEPILOTE par le Minitel 3615 LEPILOTE (0.45F/mn) ou par Internet (www.lepilote.com).

Les professionnels en contact avec le public l'utilisent pour donner des renseignements.

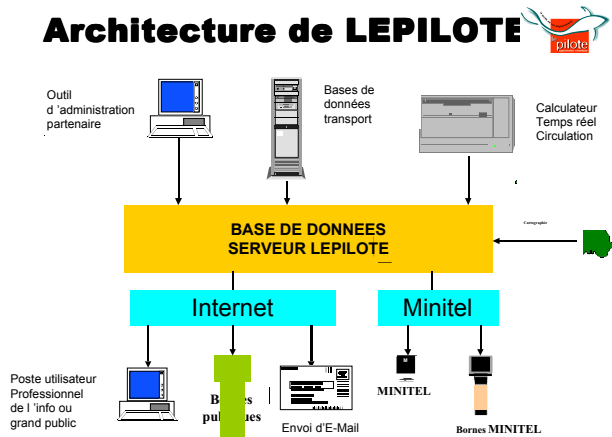
A terme, LEPILOTE emploiera d'autres médias pour diffuser ces informations.

La fonction recherche d'itinéraire permet à l'utilisateur de trouver un trajet optimisé en transport en commun. L'origine et la destination du déplacement peuvent être décrites par une adresse ou un lieu public pour les aires urbaines et par un point d'arrêt pour le reste du département. Les trajets piétons sont présentés sur un plan.

Une liaison étroite entre transports en commun et route

LEPILOTE est relié au système d'échange temps réel d'information entre exploitants routiers (Ville de Marseille & DDE).

Ainsi, prochainement LEPILOTE pourra diffuser en temps réel les informations sur les incidents les plus importants (à l'usage des professionnels et du grand public).



Un site qui évolue

Les développements en cours permettront une meilleure animation du site (présentation, mise en valeur des événements) et apporteront des fonctions supplémentaires (image de l'état de la circulation, recherche d'itinéraire mixte voiture TC...).

Une réalisation commune, un accès unique pour le public

LEPILOTE facilite l'information de celui qui souhaite se déplacer en lui apportant une réponse intégrée et devrait ainsi favoriser l'usage des Transports en Commun et le transfert modal.

Cette réalisation présente un signe fort de synergie des acteurs de l'Aire Métropolitaine Marseillaise.



Christian YOU, Réseau Transports de Marseille
Tel : 04 91 10 55 55
c.you@rtm.fr

Association LEPILOTE 22 Rue Léon Paulet 13008 Marseille
Tel 04 91 91 60 23 E-Mail : lepilote@lepilote.com

Atelier 13**Information des usagers, intermodalité et énergie**

Maurice LAMBERT, Communauté d'Agglomération de Grenoble

L'intermodalité au service des usagers

Le plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise adopté par l'autorité organisatrice des transports en commun, le SMTC - Syndicat Mixte des Transports en Commun - recherche à titre d'objectif principal un rééquilibrage modal en s'appuyant sur les principes suivants :

- > renforcer les transports collectifs urbains,
- > mettre en place un véritable réseau ferré de région urbaine,
- > mettre en service une rocade complète permettant de renforcer encore le développement des modes alternatifs en libérant une part d'espace des voiries internes de l'agglomération,
- > réguler les déplacements automobiles par une politique globale et volontariste de stationnement, notamment en créant de nouveaux parcs relais,
- > exploiter plus efficacement le réseau des grandes voiries en réalisant les adaptations nécessaires à un meilleur équilibre du trafic,
- > favoriser les modes doux par un partage différent de la voirie,
- > rechercher une efficacité maximale du système global de déplacements existants,
- > sensibiliser la population à des comportements nouveaux, plus respectueux de l'environnement.

Pour les déplacements internes, ces principes devraient conduire à l'évolution suivante de la répartition modale :

MODE	1985*	1992*	2010**
T.C.	11%	14%	17%
2 Roues	5%	5%	8%
M.A.P	36%	27%	27%
VP	48%	54%	48%

* enquêtes ménages

** objectifs du PDU

Ce qui devrait se traduire par une certaine stabilisation du nombre de déplacements automobiles.

L'enjeu complémentaire concerne l'évolution des déplacements d'échange pour lesquels la maîtrise de la croissance passe aussi bien par des actions d'aménagement du territoire (mise en œuvre du nouveau schéma directeur), que par le développement d'une offre TC alternative à partir du réseau ferré et la multiplication des points d'échange sur les différentes entrées de l'agglomération.

L'ensemble du dispositif proposé a permis au SMTC d'afficher un objectif de réduction de la consommation d'énergies non renouvelables d'au moins 10 % par rapport à la situation actuelle.

Grenoble Alpes Métropole, communauté d'agglomération regroupant 23 communes (METRO) entend, à travers ses compétences, notamment voiries et parcs de stationnement d'intérêt d'agglomération, aménagement des itinéraires cyclables d'intérêt d'agglomération, lutte contre la pollution atmosphérique, participer à la réalisation de cet objectif. Elle a par ailleurs marqué son intérêt pour la maîtrise de l'énergie sur son territoire par la création en 1998 de l'Agence locale de l'énergie, outil privilégié de réflexion et d'action coordonnée de tous les acteurs de ce domaine.

Dans ce contexte, la METRO a donc proposé aux différents partenaires maîtres d'ouvrage ou exploitants de réseaux de déplacements, de participer à la mise en œuvre partenariale d'un projet de **gestion multimodale centralisée des déplacements (GMCD)**.

Cet outil permettra le développement du concept multimodal des déplacements par la mise en œuvre de stratégies combinant :

des objectifs généraux :

- > améliorer le fonctionnement et les performances de l'ensemble des réseaux par une meilleure coordination des exploitations et une meilleure synergie des systèmes d'information,
- > améliorer la sécurité,
- > améliorer la qualité des espaces publics et de leur usage.

et des actions propres à chaque mode :

- > pour les TC : améliorer la qualité et la fiabilité du service offert (vitesse, régularité),
- > pour les modes doux : améliorer la facilité et la sécurité des déplacements,
- > pour la VP : maîtriser les flux notamment d'échanges et diminuer le transit au centre ville.

La coordination de l'exploitation passe par la mise en commun dans le système GMCD des informations disponibles auprès des différents partenaires. Le système donne à chaque exploitant une vision globale des déplacements et perturbations dans la région grenobloise.

L'information des usagers est nécessaire pour favoriser le report modal des usagers vers les transports en commun et les modes doux. L'information diffusée sera globale, multimodale et non spécifique à un seul exploitant de réseau.

Le fonctionnement de la GMCD est organisé autour de trois fonctions :

- > rassemblement des données des réseaux : état de l'offre, du fonctionnement et de l'usage de chaque réseau, informations sur les perturbations (programmées ou non),
- > traitement : gestion des Plans de Gestion des Déplacements (PGD), coordination des travaux, calcul d'itinéraires, exploitation en temps différé,
- > information : information des réseaux et des usagers, visualisation globale des déplacements, itinéraires, informations générales.

Un point clé : le partenaire des institutions et des réseaux

La démarche d'études a rassemblé au plan institutionnel, l'Etat, la Région, le département, le SMTC, la METRO, les Communes, et au plan des gestionnaires : AREA, (concessionnaire autoroute), Etat, Communes, SNCF, SEMITAG (exploitant du réseau TC), Société de gestion du stationnement, ASCOPARG (Qualité de l'air), VFD, (exploitant du réseau de TC routiers départementaux) police, gendarmerie.

Tous ont montré leur grand intérêt pour le projet en participant activement à sa définition.

Ce partenariat entre plusieurs institutions et des opérateurs est essentiel pour la réussite du projet et préfigure la mise en œuvre d'une véritable autorité d'organisation des déplacements à l'échelle de la Région Urbaine.

Maurice LAMBERT, Communauté d'Agglomération de Grenoble
Maurice.lambert@la-metro.org