

Paris, le 24 septembre 2002

**PLATE-FORME DE RECHERCHE PREDIM
SITE REGION NORD - PAS DE CALAIS**

« PROSPECTIVES DE MOBILITES INTERMODALES ET MULTIMODALES »

UNE MOBILITE EN PROFONDE RECOMPOSITION – ETAT DES LIEUX

L'heure est à la recomposition du paysage de la mobilité tant du côté de l'offre que de la demande.

Du côté de la demande, la mobilité est *de facto* plus dispersée sur les plans de la géographie, des modes, des fréquences, des destinations...

- ❖ Cette nouvelle mobilité s'enrichit d'activités conjointes aux déplacements.
- ❖ La massification des téléphones mobiles et la diffusion des technologies ouvrent des possibilités en termes d'informations sur les parcours et de multiples usages dans les temps liés aux déplacements.
- ❖ La vision culturelle des pratiques de déplacements est lente à se modifier. Mais des tendances fortes se dessinent qu'il faut comprendre

Du côté de l'offre, ces nouvelles pratiques de transit conduisent à de brutales accélérations.

- Des usages conjugués de la voiture et des TC transforment les flux et impactent sur le paysage urbain et sur l'organisation de la vie quotidienne.
- L'amélioration de l'offre transport, ses perspective d'articulations intermodales, de choix multimodes renforcent la dispersion géographique des déplacements.
- Les modes "doux" – vélos, rollers, cheminements piétons... – commencent à affecter les pratiques quotidiennes et esquissent de nouvelles perspectives.
- Les acteurs des technologies sont focalisés sur les dimensions *mobiles* du quotidien : mobile commerce, mobile office, info mobiles... et les réponses multimédia à apporter.
- Des outils d'informations, de repérage, de guidage améliore la fluidité des déplacements. Ces initiatives débouchent sur des produits transversaux – la billettique, la monétique ou l'accessibilité à des lieux publics, etc. – qu'on peut ranger sous la bannière de *mobilité connectée*.

C'est dans ce contexte – et plus particulièrement par rapport aux objectifs de connaissance des pratiques de déplacements et d'informations multimodaux du PREDIM – que nous situons le chantier.

PISTES METHODOLOGIQUES

❖ Une population "prospective"

Nous proposons le point de vue des jeunes. Nous savons leur place dense dans la mobilité et leurs usages démultipliés des technologies personnelles. Par ailleurs, ils sont des éléments moteurs dans la recomposition de l'offre : les extensions nocturnes, l'annualisation des titres de transport, pratiques de services connexes ou non... Enfin, ils sont moins soumis aux pesanteurs culturelles face aux pratiques des transports.

❖ Se réancrer dans « l'actuel »

La seconde idée part du principe qu'on ne saurait fonder ces réflexions sur ce groupe pionnier sans mesurer ses distorsions, ses spécificités par rapport au reste de la population. D'où l'idée d'un groupe miroir qui mesure ces écarts. C'est même plutôt l'inverse que nous proposons : faire une observation générale et observer les écarts des jeunes, mais aussi des baladeurs¹.

❖ Localisation géographique et organisation des mobilités

La localisation géographique affecte singulièrement les pratiques de déplacements. Nous introduirons cette variable sélective dans l'organisation des groupes qualitatifs et dans la lecture des résultats de l'enquête quantitative.

❖ Quali + Quanti

S'agissant d'une approche vaste (la mobilité implique la quasi totalité des actes du quotidien) et prospective, nous proposons de réaliser des réunions de groupe qualitatives en amont puis de valider par une enquête quantitative lourde (en face-à-face sur 45 minutes).

❖ Méthodologie Parcours et Typologie *chronomobile*

Nous disposons d'une méthodologie particulière (Parcours) déjà éprouvée au niveau national sur quatre vagues d'enquêtes (plus de 2000 entretiens à chaque vague) et au niveau local pour la RATP sur l'Île-de-France (avec des échantillon de 500 individus). Construite sur une vision des budget-temps, elle se conclut par une typologie singulière (la typologie *chronomobile*) que nous proposons de mettre à contribution.

¹ Les *baladeurs* sont issus d'une typologie fondée sur l'observation des rapports au temps quotidien. Représentant environ 1/6 de la population, nous avons observé qu'ils ont systématiquement des comportements "en avance".

TACHE 2 - LES 10 THEMES DE L'OBSERVATION

- **DEFINIR LE POSITIONNEMENT DE L'INDIVIDU A L'EGARD DES ESPACES-TEMPS**
Caractériser les types d'organisation de l'individu (typologie Parcours) et ses différents cycles : la vie quotidienne (jour, semaine, week-end) et de l'année (vacances)
- **OBSERVER : 1. LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS 2. LES MODES D'INFORMATIONS LIES AUX DEPLACEMENTS 3. LES PRATIQUES ASSOCIÉES DANS LES TRANSITS 4. DANS LES MOYENS DE TRANSPORT**
En fonction des principaux lieux et espaces d'attraction identifiés dans la ville ; en regard également des offres de transports existantes et/ou attendues
- **OBSERVER LES FREQUENTATIONS DES "TRANSITS" (CENTRES COMMERCIAUX, LIEUX DE LOISIRS, DE DETENTE...) ET LES PRATIQUES ASSOCIÉES**
idem point 2 et également au sein de la ville et de ses bassins d'attraction
- **OBSERVER LE VÉCU DES GRANDES POLARITÉS DU TERRITOIRE**
Hypercentre, centre-ville, pôles périphériques, habitat dispersé... Le point 4 comme les points 2 et 3 combine des questions d'attitudes, de comportements et d'attente des citoyens par rapport à leur ville
- **OBSERVER LES PRATIQUES, LES LOCALISATIONS ET LES RYTHMES DU TRAVAIL**
En termes d'habitudes ; en décrivant précisément les temporalités ; et en précisant les mixités d'activités
- **OBSERVER LES AUTRES PRATIQUES DE LA VIE QUOTIDIENNE (LOISIRS, ECHANGES SOCIAUX...) idem 5**
- **OBSERVER LES COMPORTEMENTS DE COMMUNICATION**
Pratiques et réceptivité face à la communication locale (médias et hors médias), en particulier face à celle émanant des grands acteurs locaux (marchands et non marchands)
- **RECENSER LES EQUIPEMENTS EN TECHNOLOGIES PERSONNELLES ET OBSERVER LEURS PRATIQUES.** En particulier les usages de la téléphonie mobile, d'internet et des autres assistants numériques au sein de la mobilité quotidienne
- **DECRIRE LES EQUIPEMENTS ET « MODES DE FONCTIONNEMENT » DU FOYER**
Singulièrement les désynchronisations et les resynchronisations
- **SIGNALETIQUES**

TACHE 3 - METHODOLOGIE, LES REUNIONS QUALI ET L'ENQUETE QUANTI

Le repérage

Cette investigation appelle un premier travail de définition d'une grille d'observation de base et d'une méthodologie pour le recueil des données : définition d'un territoire, évaluation de la population migrante, identification des données temporelles principales et points d'attraction majeurs du territoire.

Les réunions de groupe

L'idéal aurait été quatre réunions pour singulariser les zones urbaines denses des zones périphérique. Le budget en l'état, nous oblige à en sacrifier deux. Nous conservons

- un groupe de jeunes sur l'ensemble du territoire
- un groupe de plus de 25 ans sur l'ensemble du territoire

L'enquête quantitative

Questionnement sur la base d'un échantillon de 300 jeunes de 16 à 25 ans appartenant au territoire considéré sur une base représentative en termes géographique. En contrepoint, un échantillon représentatif de 300 individus de plus de 25 ans

TACHE 4 - BUDGET

Repérage & Enquêtes

❖ Evaluations, Diagnostic, Repérage du territoire, Formulation du questionnaire (10 jours x 1500 E)	15.000 E HT
❖ Deux réunions de groupe	9.000 E HT
❖ Terrain (sur une hypothèse de face à face de 45 minutes) : 40 HT le questionnaire x 600	24.000 E HT
❖ Traitement, analyse, rapport, présentation des résultats (12 jours)	18.000 E HT
❖ Frais de déplacement et intendants diverses	2.000 E HT
	<hr/>
❖ Total	68.000 E HT

ANNEXES

TACHE 1 - INVESTIGATION DES SERVICES

Cette acception – *les services de mobilité* – recouvre un champ étendu que nous avons eu l'occasion de préciser dans une précédente enquête Prédit (*Aubade, les services aux voyageurs par les technologies personnelles, septembre 2001*). Trois concepts dessinent une première trame de réponses. Ils n'épuisent pas le propos ; d'autres questions appellent des réponses, entre autres celui du passage d'une échelle générale à l'échelle urbaine.

1. *Les services dans la mobilité* contribuent à transformer les *temps morts* en *temps utiles*. Ils sont étrangers à l'organisation ou à la modification de l'itinéraire, contrairement aux suivants.
2. *Les services à la mobilité* ; prévoir, construire, fluidifier, modifier son parcours (horaires, itinéraires et multimodalité).
3. *Les services d'escales & d'itinéraire* : identifier, localiser, circonstancier et éventuellement comparer les ressources accessibles dans le parcours.

Sur un autre registre, mais appartenant toujours à la famille des services :

4. Les services *on the move* :
 41. *Les services sans contact* (portes-monnaie électroniques, télébilletique...) pour la fluidité dans le parcours. Nous sommes là sur le terrain des instruments, c'est-à-dire celui des accessibilités aux services.
 42. *Des services de téléchargement* ; les réseaux de transit pour l'accès à des contenus légers.
 43. Enfin *des services de customisation* pour s'adapter à l'individualisation progressive des comportements.

Voir le résumé du dossier *Aubade, les services aux voyageurs par les technologies personnelles, septembre 2001*, en annexe

TACHE 2 – LES PERSPECTIVES DES TECHNOLOGIES PERSONNELLES

S'agissant plus particulièrement des dispositifs d'informations qui présideront demain à une informations individualisée, voire customisée, il faut se mettre face à des développements en cours ou à venir, et comprendre ce qui peut être utiles (même s'il n'est pas évidemment pas question de faire référence à ces technologies face aux personnes interviewées).

- les transmissions DAB (Digital Audio Broadcasting)
- les transmissions par radio fréquence (Bluetooth, 802.11.b, etc.)
- les transmissions par les réseaux d'opérateurs télécom sur le format voix GSM et sur de nouveaux formats quelle que soient les plates-formes : SMS (Short Message Service), EMS (Enhance Message Service), MMS (Multimédia Message Service)
- d'autres supports nomades existants comme Transcarte.
- Et bien entendu les supports fixes dans les lieux des transport ou ailleurs.