

Projet SARRASIN
Service Automobile en Région Rurale d'Accompagnement
Sur Inscription Nominative

Région d'Abbeville

PREDIM

Plate-forme de recherche et d'expérimentation pour le développement
de l'information multimodale

Projet d'étude et d'expérimentation

Présenté par Renault
en coopération avec la STRA (Keolis) et l'INRETS

Objectif et objet : mise en place d'un service de desserte à la demande en conduite accompagnée et usage partagé de véhicules en milieu rural

Caractère innovant : précurseur dans les usages et les contextes

Caractère transposable : reproductible sur l'ensemble du territoire moyennant adaptations spécifiques au contexte

RESUME

Service automobile en région rurale sur inscription nominative SARRASIN Projet RENAULT/KEOLIS Région D'ABBEVILLE

Le projet part du constat de la fragilité des réponses du transport public en milieu rural, peu dense, et des nombreuses tentatives de rapprochement entre transport collectif et véhicules individuels pour subvenir efficacement aux besoins de déplacements en milieu urbain.

L'enjeu du projet est de mettre en place une structure de **service multimodal** et **intermodal** mariant différentes composantes de la mobilité publique, privée, collective, individuelle, organisée et improvisée, rassemblées dans un système unitaire centralisant l'**information** pour apporter une première réponse de « mobilité universelle » dans un dernier pan d'immobilité subie.

Il s'agit de créer des liens essentiels physiques ou virtuels, entre acteurs institutionnels, exploitants de transports publics, constructeur automobile, utilisateurs, en offrant un nouveau schéma de mobilité créé à partir de services à valeur ajoutée.

Le système à construire fait intervenir une notion de mobilité collective et organisée, basée sur une utilisation partagée et coproduite de services automobiles (usage personnel, accompagnement) dans un contexte nouveau, à travers l'usage d'une flotte dispersée et polarisée de véhicules d'au moins deux types (voiture particulière et semi-collectif) dont les proportions sont à définir.

Le service à créer est destiné à couvrir un ensemble de besoins correspondant à plusieurs catégories d'usages essentiellement pour motifs sociaux (soins, emploi, formation, éducation,...), mais aussi pour dynamiser et pérenniser un certain nombre d'équipements (socioculturels, gares,...) ou d'activités (tourisme).

Le site d'Abbeville représente une opportunité pour une expérimentation innovante car il s'appuie sur une centrale de mobilité existante, acteur stratégique dans le monde du transport, site pilote pour Keolis, fortement intégré dans le réseau des élus, des autres transporteurs, milieux économiques, socio-éducatifs, ayant une connaissance approfondie du terrain, et un rôle de gestionnaire de la demande et d'animateur de l'offre.

Le contexte local comprend une multitude et une diversité de besoins non couverts qui laissent la porte ouverte à l'invention de solutions nouvelles et innovantes. Ces solutions à trouver combinent du transport à la demande, taxi, voiture partagée, formes de covoiturage et formes d'accompagnement non traditionnelles.

Il s'agit de greffer un module de « flotte intelligente » et diversifiée (voitures, minibus, scooters, vélos,...), mis en place par **Renault** gérant la dimension du système automobile, à l'offre de transport multimodale existante (train, bus, autocars, taxis,...) gérée par la Centrale de mobilité de **Keolis**.

Cette **greffe** permettrait de dépasser le stade actuel de la connaissance de besoins non satisfaits identifiés, en certifiant la possibilité d'une réponse adaptée assurée par les réseaux collectifs existants, où supplétive en déclenchant le service automobile en région rurale sur inscription nominative (SARRASIN).

L'ambition de donner accès à la mobilité motorisée à ceux qui n'ont pas le permis de conduire. Deux cibles pertinentes se dessinent : les **autonomes** (accompagnants) et les **non autonomes** (accompagnés). Servants et servis doivent se conjuguer dans un usage mixte donnant de la cohésion au système, et avec l'hypothèse d'apporter complémentarité et rééquilibrage des moments et des destinations d'usage. Cette hypothèse nécessite souplesse et apprentissage.

Le projet repose sur cinq points de valorisation essentiels :

- il prend appui sur un dispositif humain, technique, institutionnel existant : la Centrale de mobilité.
- Il compte sur l'engagement d'un constructeur automobile Renault SA, qui partage les bénéfices des avancements dans sa recherche avec le monde du transport public
- La démarche fonctionnelle est innovante car elle repose sur une collectivisation de fait d'un outil jusqu'ici très individuel jouant sur un arbitrage entre le temps, les besoins de déplacement, les nécessités de sociabilité.
- Il est la greffe de deux univers, celui des transports collectifs et celui de la voiture particulière, jusqu'alors opposés, permettant au transport de ne plus dépendre d'un espace limité, mais de devenir un système global.
- L'exemplarité repose sur le fait d'étudier la multimodalité et l'intermodalité en zone rurale, thème jusqu'ici essentiellement abordé dans des contextes urbains denses.

Cette offre supplétive et la reformulation du système qu'elle induit, permet d'introduire une politique de mobilité dans une politique de transport. Elle repousse les limites de fonctionnement d'un réseau classique, qui en zone rurale, a une capacité de desserte étroite et dont l'extension est économiquement insatisfaisante.

Le système complémentaire proposé rationalise et élargit le périmètre de transport dans des conditions économiques plus favorables. Ce genre de service ne peut fonctionner sans circulation d'information depuis l'organisateur jusqu'à l'utilisateur final.

Une composante transfrontalière sera à intégrer une fois le système stabilisé, dû à la proximité physique de la Grande-Bretagne et le taux de fréquentation important de la région par des anglais en week-end ou en vacances.

Sommaire

OBJECTIF ET OBJET : MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE DESSERTE A LA DEMANDE EN CONDUITE ACCOMPAGNEE ET USAGE PARTAGE DE VEHICULES EN MILIEU RURAL.....	1
CARACTERE INNOVANT : PRECURSEUR DANS LES USAGES ET LES CONTEXTES	1
CARACTERE TRANSPOSABLE : REPRODUCTIBLE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MOYENNANT ADAPTATIONS SPECIFIQUES AU CONTEXTE.....	1
SOMMAIRE.....	4
SITUATION DU PROJET – OBJECTIFS- PARTENAIRES	5
INTRODUCTION.....	5
PARTENAIRES	6
ENJEU ET PROBLEMATIQUE.....	6
LES CARACTERISTIQUES DU CONTEXTE RURAL	6
LE SITE DE LA REGION D'ABBEVILLE	8
<i>Optique du service de mobilité</i>	<i>9</i>
DEMARCHE	12
METHODOLOGIE.....	13
ANALYSE DES BESOINS.....	13
CONSTRUCTION DE L'OFFRE.....	14
RESULTATS ATTENDUS	14
BUDGET	16
LE BUDGET PRESENTE.....	16

SITUATION DU PROJET – OBJECTIFS- PARTENAIRES

Introduction

Le projet part d'un double constat, l'un concernant la fragilité des réponses transport public en milieu rural, l'autre sur les nombreuses tentatives de rapprochement entre transport collectif et véhicules individuels pour subvenir efficacement aux besoins de déplacements en milieu urbain.

Les zones rurales, quelque peu délaissées par la recherche en matière de mobilité, subissent aujourd'hui une lente transformation des pratiques (urbanisation, modes de vie, loisirs) qui entraîne une modification du tissu local. L'organisation qui permettait alors de fonctionner à deux « vitesses », les sédentaires conservant majoritairement des pratiques de villages et les mobiles ayant des pratiques plus urbaines grâce à la démocratisation de l'automobile, tend aujourd'hui à marginaliser les populations sédentaires. La réadaptation des transports publics est indispensable, et ce d'autant plus que les centrales de mobilités se multiplient et mettent pour la première fois les attentes explicites des habitants et les fortes lacunes des réseaux existants.

Les perspectives d'imbriquer des prestations individualisées à un service de transport public et de cogérer l'ensemble de ses offres ouvrent de nouvelles pistes dans la conception même du transport public et du rôle que pourrait y jouer à terme la voiture individuelle.

Enfin, ultime élément susceptible de conférer une nouvelle dynamique aux flottes de véhicules partagés et donc à de nouveaux projets, la maturité d'un certain nombre de technologies de communication (GPS, GPRS, SMS, 802.11, Bluetooth,...) et de traitement de l'information (cartographie, optimisation...) et leur apparition dans les voitures laissent présager à terme la création d'opérateur dédiés à la gestion de flotte de véhicule et de tournées, ouvrant ainsi de nouvelles voies.

Le site d'Abbeville : une opportunité pour une expérimentation innovante par :

- à la base une centrale de mobilité, acteur émergent dans le monde du transport,
- une position stratégique de site pilote pour Keolis, et d'acteur du transport ayant une insertion forte dans le réseau des élus, des autres transporteurs, milieux économiques, socio-éducatifs, ayant une connaissance approfondie du terrain, et un rôle de gestionnaire de la demande et d'animateur de l'offre,
- un contexte local comprenant une multitude et une diversité de besoins non couverts qui laissent la porte ouverte à l'invention de solutions nouvelles et innovantes où les transports collectifs sont totalement inefficaces et où le taux de motorisation est insuffisant. La demande latente pourrait déboucher sur la construction d'une offre nouvelle,
- des solutions à trouver qui combinent du transport à la demande, taxi, voiture partagée, formes de covoiturage et formes d'accompagnement non traditionnelles.

Partenaires

Ce projet réunira dans une équipe :

- **RENAULT SA** , mandataire, et plus précisément, la Direction de la Recherche représentée par Jean Grébert et Mathurin Basile et la Direction des Systèmes d'Information, représentée par Gérard Segarra, Alain Arnould, et Brigitte Lonc.
- La Société **KEOLIS** et plus précisément sa filiale locale la Société des Transports de la Région d'Abbeville (STRA) représentée par Françoise de la Charlerie sa Directrice, et responsable de la centrale Filinfo, assistée de Christèle Vilbert.
- **L'INRETS** en la personne de Marie-Hélène Massot pour une contribution à l'élaboration du système de tarification et à l'évaluation du système.

ENJEU ET PROBLEMATIQUE

Les caractéristiques du contexte rural

Comparée à celle des autres pays européens, la densité démographique de la France est faible. L'existence de vastes espaces faiblement peuplés et d'un réseau de petites villes et de bourgs est une chance mais aussi un facteur de fragilité, car certains espaces ruraux sont en déclin. Près du quart du territoire connaît une diminution d'activité économique et de population. Le développement de la mobilité sous toute sous les formes, le changement des habitudes de consommation, les transformations de l'activité agricole contribuent à affaiblir les petites villes et les bourgs qui forment l'armature de ces espaces. Néanmoins des exigences nouvelles de modes de vie, de nouveaux rythmes temporels ouvrent de larges perspectives d'avenir aux territoires ruraux à condition que leurs richesses patrimoniales, environnementales, culturelles, sont valorisées. Cela passe par une confortation des services de proximité, des actions sur l'habitat, et la construction d'une offre ou le renforcement d'une armature de services de proximité.

La population des aires urbaines s'est majoritairement accrue dans des territoires situés à l'extérieur des périmètres de transport urbains, donc dans des zones où aucun service collectif n'est organisé. Dans des territoires plus reculés, le taux d'équipement des ménages est loin d'atteindre 100%, et des fragments de population sont laissés pour compte, ou à la charge de la solidarité familiale et de voisinage.

A un tourisme de masse, caractérisé dans certaines régions par une construction intensive, succède aujourd'hui une demande de tourisme diffus et d'espaces préservés susceptible de générer des ressources importantes pour l'économie des zones concernées.

Des enjeux d'aménagement du territoire

Les politiques d'aménagement du territoire français ont toujours voulu tendre vers un **équilibre** entre les régions et un amoindrissement des disparités par des effets de rattrapage, de dotation, d'équipement massif en réseaux et en infrastructures (schéma autoroutier, plan câble, minitel, couverture téléphone cellulaire,...) essayant de poursuivre et de mettre en application le grand principe fondateur républicain d' « égalité ». Cette politique initialement déroulée au niveau national entre la capitale et le reste du Pays, a été ensuite régionale, puis s'est portée à l'échelle de la ville en se focalisant essentiellement sur les disparités entre quartiers avec **solidarité** comme maître mot.

Une échelle intermédiaire de pays fait surface tardivement et met à jour le **paradoxe** de l'espace rural français constituant le troisième déséquilibre majeur de notre territoire. L'opposition entre l'espace urbain « sur-aménagé » et le monde rural qui doit être « dynamisé » demeure un facteur de fragilité.

La société du loisir n'est pas univoque et le modèle de la tradition a éclaté pour laisser place à une société émiettée, fragmentée structurellement et physiquement. Les maux et dysfonctionnements sociétaux ne sont plus retranchés dans des espaces stigmatisés mais disséminés silencieusement dans certaines strates des villes, du périurbain, des campagnes, couches et interstices sociaux, tel du terrorisme rampant...

La mise en place de solutions fonctionnelles qui ne captent que partiellement les attentes ne permet pas d'endiguer l'irrésistible ascension du paradoxe. La généralisation de modes de vie quasi urbains dans l'ensemble de l'espace français s'accompagne d'une montée de l'illettrisme ; actuellement ¼ de la population adulte a des difficultés d'écriture et de lecture. Le développement durable est un objectif à atteindre tandis que l'espérance de vie croît de 2,5 mois par an. C'est dans le milieu rural que l'utilisation d'internet s'est la plus développée et propagée, où la gestion de l'information vient en support à bon nombres d'activités (traitement des cultures,...) ; les impératifs de traçabilité de la viande d'élevage implique une codification et un inventaire des caractéristiques physiologiques de l'animal nettement plus importants que celui de l'humain (carte vitale).

L'imbrication entre villes et campagnes est de plus en plus grande, et il existe aujourd'hui trois fois plus d'ouvriers liés à l'industrie ou au bâtiment, que d'agriculteurs dans l'espace à dominante rurale : 90% des ménages qui habitent aujourd'hui l'espace rural ne comptent aucun travailleur agricole ; moins de 20% des emplois ruraux sont des emplois agricoles. Le quasi maintien de l'emploi industriel en zone rurale est confirmé alors que sa déprise s'accroît dans les grandes villes.

Ainsi deux logiques socio-économiques se croisent, celle des fonctions classiquement dévolues aux « campagnes » agricoles, sylvicoles, et celle de nouvelles fonctions des « espaces ruraux » de nature résidentielle, récréative, environnementale.

Problématique de la mobilité

Ce développement de la fréquentation des espaces ruraux par les urbains est porteur de nouvelles façons de vivre et d'habiter le rural.

Les déplacements quotidiens entre domicile rural et lieu de travail urbain, favorisés par la voiture individuelle et plus difficilement par les transports publics, sont devenus des éléments structurants des espaces périurbains et ruraux.

Ainsi entre 1990 et 1999, le nombre de migrants quotidiens effectuant des déplacements domicile-travail intercommunaux en zones rurales a augmenté de 33%, s'accompagnant d'une croissance des distances totales parcourues de 37% (Mobilité urbaine, cinq scénarios pour un débat ; Yves Crozet, Jean-Pierre Orfeuill, Marie-Hélène Massot, notes du CPVS, DRAST). Or, la distance moyenne individuelle parcourue n'a pas connue d'accroissement significatif, indiquant que le facteur migration résidentielle vers les campagnes est significatif.

Il semblerait que la valeur de la mobilité ait une tonalité encore plus accrue dans le monde rural. Ce sont au total 2,2 millions de personnes qui se déplacent quotidiennement dans le rural.

En quoi la problématique de développement durable à travers le prisme de la mobilité peut-il ou doit-il s'appliquer aux zones rurales ? De nouveaux enjeux se font jour vis-à-vis desquels il convient d'anticiper les effets négatifs.

LE SITE DE LA REGION D'ABBEVILLE

La région rurale retenue est celle de la Baie de Somme autour couvrant une partie du Ponthieu Marquenterre et du Vimeu. Cette extrémité ouest du département de la Somme est relativement caractéristique des transformations en zone rurale et des problèmes y afférant. Une partie du territoire, ancienne zone agricole largement préservée, tente de retrouver une dynamique au travers de nouvelles fonctions touristiques, récréatives et environnementales. Un fort potentiel existe en ce sens avec la baie de Somme, qui outre son littoral préservé offre un parc naturel et une réserve protégée d'ampleur internationale (zone de migration de certains oiseaux). Sur la partie sud, se pose la question de la préservation du tissu de l'artisanat local et de la petite industrie. Encore relativement dynamique elle se trouve concurrencée par la région d'Amiens qui n'est située qu'à 20 km d'Abbeville dans les terres et qui se trouve desservie par l'autoroute et une gare TGV. Enfin, la ville même d'Abbeville et sa périphérie se trouvent confrontés à la paupérisation de certains quartiers avec une population en voie de marginalisation et n'ayant plus accès aux services.

Dans ce contexte, le contrat de ville 2000-2006 a identifié la mobilité comme une des préoccupations majeures, et insiste sur la nécessité *d'impulser une démarche partenariale et une meilleure connaissance des besoins et d'adapter les réponses.*

Plus spécifiquement lié à la mobilité, le territoire a déjà fait l'objet d'une étude approfondie et de mise en place d'outils innovants :

- une centrale d'information et de mobilité pilotée par l'opérateur des transports public de la Région d'Abbeville permet un état de connaissance avancé de la demande, de l'offre, et de leurs lacunes. Elle permet ainsi d'optimiser les trajets et a favorisé la mise en place de services de transport à la demande par minibus
- un certain nombre de déficits de mobilité sont d'ores et déjà identifiés de façon globale sur l'ensemble du territoire, et identifiés dans le contrat de plan comme une des actions principales
- La fréquentation régulière de ce territoire par des familles britanniques, pour des motifs touristiques mais aussi de résidences secondaires, donne au projet une résonance internationale. Des opportunités de développer un site test outre manche existent et sont à approfondir.

L'opérateur de transport public, la STRA (Société des Transports de la Région d'Abbeville) assure 8 lignes régulières de bus et 6 lignes de transport à la demande sur les 12 communes centrées sur Abbeville et qui appartiennent au PTU. La centrale créée par la STRA informe les usagers de l'ensemble des offres de transport sur le territoire défini par la Région d'Abbeville, le Vimeu et Ponthieu Marquenterre, ce qui représente 152 communes (environ 1/3 du département) et 6 transporteurs locaux indépendants. Les informations concernant la SNCF sont aussi disponibles sur la France et d'autres informations plus spécifiques en dehors du territoire peuvent être fournies. La centrale propose aussi des réservations de taxi et peut jouer l'intermédiaire en lançant des appels d'offres pour des déplacements en groupes.

La mission de la centrale est d'améliorer la mobilité au sein du périmètre défini. Cet objectif passe par plusieurs actions :

- Informer les usagers sur les offres de déplacement dont l'un des points (départ ou arrivée) appartient au territoire d'intervention. L'autre point n'étant pas spatialement délimité, la centrale est capable d'effectuer des recherches pour satisfaire le client.
- Développer des services de transport à la demande pour des populations particulières telles que personnes à mobilité réduite, exclusivement sur le territoire défini par le PTU.
- Servir d'intermédiaire pour organiser des voyages groupés ponctuels.
- Etre force de proposition devant les exploitants et les collectivités pour améliorer l'adéquation entre les lignes existantes et les besoins de la population.

La centrale possède une base de données informatisée (logiciel Obiti de VIA CARIANE) régulièrement mise à jours et recensant toutes les offres de transport sur la zone d'intervention ainsi qu'un certain nombre d'offres au-delà de cette zone (réseau SNCF, desserte des villes avoisinantes) représentant les trajets les plus demandés. Les usagers appellent le n° vert de la centrale pour connaître les possibilités de transport pour une date et heure déterminée. La structure (actuellement deux employés) étudie les possibilités, effectue les éventuelles réservations (taxi, service pour mobilité réduite). Si l'utilisateur demande une destination non recensée, la centrale s'engage à trouver l'information et le rappeler dans les plus brefs délais.

L'opérateur enregistre systématiquement toutes les demandes satisfaites ou non pour pouvoir établir des statistiques (taux de satisfaction). Cette base est transmise à la délégation régionale de l'INSEE.

La complexité de gestion de la base de données (mise à jours de lignes, ajouts, statistiques, ...), la diversité des demandes et des publics concernés nécessite une très bonne connaissance du terrain dans ses dimensions territoriales et acteurs, ainsi que des bonnes capacités relationnelles. A ce titre l'intervention humaine est indispensable.

OBJECTIFS

Objectif du projet

Il s'agit de greffer un module de « flotte intelligente » et diversifiée (voitures, minibus, scooters, vélos,...), mis en place par Renault gérant la dimension du système automobile, à l'offre de transport multimodale existante (train, bus, autocars, taxis,...).

La diversité d'usages et de cibles amène à souligner l'enjeu de la configuration variable des véhicules (customization) à partir d'une base standard .

Optique du service de mobilité

Un certain nombre de besoins non satisfaits sont d'ores et déjà identifiés et des initiatives sont en cours de mise en œuvre. L'hôpital d'Abbeville monte un projet au niveau de la Région concernant le regroupement de personnes à mobilité réduite pour des déplacements récréatifs. D'autres demandes potentielles émergent.

Quel que soit le thème identifié (santé, emploi, loisirs,...) un profond déficit de mobilité caractérise la situation de la population du canton d'Abbeville. Ces questions d'obstacle à la mobilité récurrentes posent d'importantes difficultés d'ordre psychologiques, factuelles, matérielles. Un des axes stratégiques est celui de l'insertion professionnelle.

Le service à créer est destiné à couvrir un ensemble de besoins correspondant à plusieurs catégories d'usages essentiellement pour motifs sociaux : soins, emploi, formation, éducation,...

Le système à construire fait intervenir une notion de mobilité collective et organisée, basée sur une utilisation partagée et coproduite de services automobiles (usage personnel, accompagnement) dans un contexte nouveau, à travers l'usage d'une flotte dispersée et polarisée de véhicules d'au moins deux types (voiture particulière et semi-collectif) dont les proportions sont à définir.

Il a notamment pour ambition de donner accès à la mobilité motorisée à ceux qui n'ont pas le permis de conduire. Deux cibles pertinentes se dessinent : les autonomes (accompagnants) et les non autonomes (accompagnés). Servants et servis doivent se conjuguer dans un usage mixte donnant de la cohésion au système, et avec l'hypothèse d'apporter complémentarité et rééquilibrage des moments et des destinations d'usage. Cette hypothèse nécessite souplesse et apprentissage.

Les principaux axes d'utilisation fondamentaux répondent à l'exigence de :

- faciliter la vie quotidienne des résidents, non ou insuffisamment motorisés, où l'offre en transports collectifs ne peut évoluer pour apporter une réponse satisfaisante,
- donner à des individus titulaires d'un permis de conduire l'accès à un parc de véhicules. L'hypothèse est qu'en ayant un pool de voitures polyvalentes et en gérant la demande par un système de réservation et d'affectation, voire de priorité, via un opérateur, la Centrale de mobilité, il est possible d'apporter une réponse adaptée à des besoins de mobilité identifiés par une panoplie d'itinéraires à la demande. Les secteurs d'Abbeville et du Ponthieu Marquenterre et du Vimeu définissent a priori une zone où l'ensemble de ces types de besoins existent. La coexistence d'usages complémentaires peut apporter une régulation et une adaptation du système.
- Offrir une mobilité de « loisirs » en période estivale ou de vacances scolaires à une population locale isolée et captive d'un lieu.
- Apporter un outil de pénétration du territoire et du tissu économique et social à des personnes en formation ou à des touristes qui viennent en vacances en train ou en transports collectifs, sans possibilité de se déplacer sur place. Notamment la présence d'une importante communauté anglo-saxonne venant régulièrement en villégiature (maisons de week-end) dans la région, pourrait être le support à l'« exportation » du système, et même à sa diamétralisation dans la région côtière britannique. La même problématique de gestion de la demande associée à une production de service se retrouve en Angleterre, exprimée à travers les *councils*.
- Fédérer des territoires en considérant le système comme outil d'aménagement et de désenclavement rural. Dans le paysage institutionnel local il n'y a pas de partenariat entre les différents niveaux territoriaux de transport.
- Rabattre les usagers des transports ferroviaires vers les gares de la ligne Boulogne-Amiens-Paris, suite à la fermeture d'un certain nombre de points d'arrêt dans la région.
- Organiser un ramassage des publics concernés par les permanences tenues dans les bourgs ruraux par des travailleurs sociaux ou médicaux.

Fonctionnement du service à expérimenter

Le fonctionnement du système repose sur une forte complémentarité des attentes dans le temps et dans l'espace.

C'est à la fois un service de proximité et à la personne, faisant appel à un réseau de conducteurs volontaires (référénts) qui ne sont pas nécessairement des professionnels du transport. Ils pourraient être des professionnels de l'animation sociale, ou de la santé, mais aussi des chômeurs payés au kilomètre, des femmes, des étudiants, des seniors à la retraite,... Ce système s'insère dans un tissu d'animation, socio-économique et politique local, et suppose d'identifier des correspondants dans les cantons et municipalités concernés (mairies, associations, Assedic,...) . La polarisation de correspondants dans l'aire de quelques gros bourgs (Rue, Nouvion, Crécy) et le maillage de référénts créent le dispositif central du système orchestré par la Centrale de mobilité, opérateur et orchestrateur stratégique. Ce dernier gère la disponibilité des véhicules et des chauffeurs.

Un ensemble de tournées collectives ou individuelles pourraient être organisées, et un ramassage obligatoirement commandité par réservation mettrait en œuvre une sorte de covoiturage organisé.

Un mode de fonctionnement et une tarification adaptée sont à trouver. Le passage à l'*euro* peut être l'occasion de répandre l'usage d'un porte-monnaie électronique ou d'une carte ville, faisant office également de support d'accès et billettique du système. Des catégories de cibles variées peuvent donner lieu à différentes catégories de tarifs. Une mixité de publics est appelée à se déplacer avec des organismes particuliers. Une codification permet d'imputer l'organisme qui gère la prestation et la programmation des titres. Les abonnés au service figurent dans un fichier et doivent impérativement réserver, sous condition d'acceptation des organismes payeurs à valider.

Ce projet « intégré » permet de donner plus de performance à des réseaux, de favoriser l'accès à la mobilité quotidienne, de créer de l'emploi directement et indirectement en trouvant sa place dans des programmes locaux d'insertion par l'économie.

C'est le motif qui fonde le déplacement :

- Des **utilisateurs** identifiés font appel à
- des **référénts** assurant un rôle de **conducteurs** et qui appartiennent à
- des organismes **correspondants** (services publics, centres de santé, chambre des métiers, équipement culturel, sportif, ou festif, ...) ayant passé un accord avec
- la **Centrale de mobilité** d'Abbeville (FILIN FO) qui centralise et gère les demandes, affecte les moyens, les coordonne.

Renault a pour objectif de greffer un module de flotte « intelligente » et diversifiée (voitures, minibus, scooters, vélos) qu'il gère, à l'offre de transport multimodale (train, bus, taxi).

Architecture du système

Pour faire « système », il importe d'associer les trois composantes fondamentales qui définissent un système de transport : une infrastructure, du matériel roulant, un exploitant.

- l'infrastructure est composée du réseau de voiries de la zone d'application du service, les communes, le Département, la Région, et l'ensemble du système d'information (centrale, équipements embarqués, systèmes de communication mobile,...). Cela comprend les points de stationnement de la flotte mise à disposition, et l'ensemble des moyens techniques de communication et gestion du parc. Pour des raisons de lisibilité, d'organisation, et de fonctionnement, le service devra-t-il être circonscrit à une zone précise, un bassin ressources-utilisateurs similaire au support géographique de desserte par un transport semi-collectif. Ainsi l'ensemble infrastructure-territoire constituent la première composante.

Le système devra se développer de manière progressive et phasée pour créer à terme un maillage par cantons qu'il s'agit de relier entre et avec Abbeville (59% des O/D)

- Les types de véhicules composant la flotte du service seront calibrés et répartis selon les types de demandes et d'usages. On peut imaginer des voitures individuelles et du petit collectif permettant de transporter de 1 à 8 personnes, correspondant à la multiplicité d'usages, et basés sur un service d'accompagnement.
- L'opérateur rassemble l'autorité organisatrice et l'exploitant. Le maître d'ouvrage est dans un premier temps le groupement des communes d'Abbeville, du Ponthieu Marquenterre, et du Vimeu, structurant un pôle principal et des pôles relais. L'exploitant est en charge de la gestion de la demande et de l'offre, de la réservation, de la gestion de la flotte, entrant dans les attributions de la Centrale de Mobilité d'Abbeville. Cet outil technique est relayé par l'organisme « correspondant », et le service final est mis en œuvre, via la Centrale, par des chauffeurs-accompagnateurs, les « référénts ».

Cette architecture esquissée dans cette première approche est à construire, à définir, à affiner par une mise en œuvre opérationnelle. Une mise en scène de situations de recourt à ce service permettra de visualiser le rôle de chaque composante dans l'édifice sous forme de *use cases*.

DEMARCHE

De nombreuses expériences ont déjà été réalisées en milieu rural pour favoriser la mobilité des personnes captives (transport à la demande, services spécialisé, minibus) ou pour développer des flottes de véhicules partagés en libre accès (Praxitèle, Liselec, car sharing). Il faut aujourd'hui aller plus loin dans l'innovation, pas tant dans les outils informatiques ou de communication que dans la définition même du service reposant sur l'orchestration et l'intégration de ces équipements technologiques. Notre point de départ, ici, est de supposer que l'hybridation entre problématique de mobilité en milieu rural et problématique de flotte de véhicules en libre service peut permettre de générer de nouvelles offres en s'affranchissant dans une certaine mesure des standards préétablis.

L'approche du projet est de se placer en rupture des schémas organisationnels préétablis, et ce dans trois aspects :

- S'émanciper du modèle de système de transport public basé sur des lignes fixes, et proposer une brique de transport basée sur l'automobile individuelle et compatible voire intégrée aux autres offres existantes. Tout l'enjeu sera d'affiner le fonctionnement et son domaine de pertinence entre approche transporteur et approche loueur (en particulier entre les notions de facturation à la place ou à la réservation de véhicule)
- Penser l'acte déplacement comme étant activé par un mobile particulier (le motif du déplacement) et tenter d'intégrer celui-ci à la fois le plus en amont possible dans le déclenchement et la réponse transport, mais aussi le plus en aval dans l'intégration transparente du déplacement dans l'accès à la destination finale, en construisant une prestation globale intégrant la mobilité et l'activité-motif en terme d'accès et de tarification intégrés. L'ambition est donc clairement affichée de mobiliser les partenaires « bénéficiaire du déplacement » (organismes sociaux, équipements spécifiques...) et de créer une dynamique d'organisation avec eux.
- Envisager cette nouvelle offre comme une réponse à des attentes spécifiques. Il ne s'agit en aucun cas de tester des nouvelles technologies, mais bien de calibrer la réponse organisationnelle et technologique en fonction des besoins identifiés et spécifiques du milieu rural (le degré d'acceptabilité de nouveaux outils par les usagers est à étudier de près).

Il importe de souligner la difficulté et l'ambition de la démarche puisqu'il s'agit d'imaginer une offre de service de mobilité précurseur devant apporter une solution dans un contexte de zone peu dense ou rurale, où une desserte classique en transports collectifs n'est pas pertinente. Ce type de service à mettre en place ne repose sur aucun modèle ou inspiration ancienne réitérée sous forme de rétro-innovation, mais combine des savoir-faire, des connaissances et compétences éparses qu'il convient d'orchestrer dans un même système. Il trouve sa source à la fois dans la connaissance pragmatique du territoire et des besoins de ses habitants par la *Centrale de mobilité* d'Abbeville, et dans une approche conceptuelle visant à insérer l'automobilité dans une chaîne globale et intermodale des déplacements en lui donnant un rôle plus public et plus social.

Ce projet donne l'opportunité à Renault d'être ensemble et fournisseur d'un module complet d'équipements d'accès, de localisation, de suivi, de gestion, de réservation de véhicules. Il s'agit de garantir la mise en place locale des conditions de fonctionnement et d'usage d'une flotte.

METHODOLOGIE

Analyse des besoins

La mise en place de l'expérimentation passe par une analyse fine des besoins et une définition précise du territoire d'intervention.

Le projet visant à élargir au maximum l'offre de transport public, ne se limite pas à la simple mise en place d'une flotte de véhicules en « libre service ». L'objet est de construire une offre adaptée au plus juste aux attentes et que les individus ou groupes peuvent s'approprier comme une solution appartenant à leur univers de transport. La continuité n'est pas à chercher dans la seule organisation de l'offre, mais aussi dans les pratiques des usagers.

L'organisation du service, le territoire d'intervention, les partenaires sont donc des éléments déterminants dans le succès du projet.

Une première phase d'étude sera menée pour positionner et définir les besoins du service. Des analyses de terrain réalisées dans d'autres contextes seront exploitées. Il s'agit d'identifier les pratiques territoriales, les pôles d'attractions, les équipements attracteurs, la constitution et l'évolution de la population de façon à définir le territoire pertinent de l'expérimentation. Le parti pris étant de choisir une zone test volontairement relativement réduite dans un premier temps pour limiter les difficultés de gestion (localisation des véhicules). Cette zone sera logiquement incluse dans le territoire actuel d'intervention de la centrale de mobilité. L'enjeu de cette première étape sera de choisir le territoire le plus pertinent possible qui ne laisse pas de trou ou de « zones d'ombre » dans les pratiques.

Cette étude se basera sur des données répertoriées par l'inventaire communal de 98, des études menées par l'Insee, par la région, et le dernier rapport sur la mobilité de 2002 et réalisée par Transorco. Des recoupements seront faits entre population et caractéristiques, pratiques de déplacement, tissu local et équipements structurants.

D'ores et déjà un certain nombre d'études existent permettant une mise en forme de l'état de connaissance du contexte au regard des zones où la population est en augmentation, où se localisent les principaux équipements attracteurs, où se concentre la demande de mobilité non satisfaite, où se situent les grands axes d'infrastructure, donnant des éléments pour esquisser les contours du corridor expérimental. Néanmoins certaines données méritent d'être affinées et l'approche quantitative d'être complétée par une démarche qualitative visant à évaluer la capacité des populations à utiliser de nouvelles technologies de communication, leur degré d'acceptation à mixer de nouvelles formes de sociabilité dans les transports, et leur potentialité d'appropriation du système. Notamment une étude qualitative doit concerner certaines cibles du projet comme la population touristique, les fournisseurs de prestations, les populations captives.

Une fois le territoire défini, une analyse fine de la zone sera menée, sur les équipements, les pratiques, la population. La centrale jouera un rôle majeur dans le sens où elle recense et conserve depuis le début de sa mise en place, l'ensemble des requêtes qui lui ont été adressées. Il est donc possible d'extraire et d'identifier les besoins, les pratiques, mais aussi les attentes de déplacements auxquelles aucune solution n'existe. Ces informations seront essentielles pour construire l'offre finale.

Construction de l'offre

Elle se structure autour de 3 grands points :

- Articulation du service avec la centrale de mobilité et l'opérateur de transport de la Région d'Abbeville
- Partenariats avec les organismes identifiés et les « conducteurs référents »
- Technologies embarquées et débarquées nécessaires au fonctionnement du service

Un cahier des charges des besoins sera construit par la centrale de mobilité. Il en découlera un schéma de fonctionnement tant en terme d'organisation et de répartition des tâches qu'en terme d'usage et de circulation de l'information. Ce cahier des charge servira de base aux choix notamment technologiques utilisés. Un des points déterminant est qu'il ne s'agit pas de tester de la technologie mais bien de trouver des solutions idoines pour un besoin donné. Le contexte rural, la population cible à faible revenu, induiront des choix de technologie simples ou pour le moins transparente au maximum pour l'utilisateur. En revanche, ce nouveau service dont les fondamentaux sont faire le lien entre véhicule particulier et transport public d'une part et déplacement et activité d'autre part, pourra faire l'objet de tests à échelle réduite, incluant des solutions technologiques plus évoluées (pass multimodal et multiactivité, information multimédia...). Ces tests pourront se faire de manière incrémentales dans le temps.

En parallèle de la construction de l'offre, des partenariats seront noués avec les organismes et les équipements souhaitant participer à l'opération. Une contractualisation permettra d'enclencher une dynamique innovante de service en instaurant un lien direct entre activité et déplacement. Cette contractualisation permettra de cerner au mieux les besoins en partant des attracteurs plus que des générateurs de transport. Les partenaires auront alors clairement une influence directe sur la construction du service. Des participations financières visant à assurer dans une certaine mesure l'équilibre financier du service sont à définir, et une prise en charge en amont du coût de déplacement pour l'utilisateur est envisagée. Il y a donc là aussi un schéma de financement à trouver, dont l'objectif final est que l'utilisateur ne paie que sa cote part, déduction des éventuelles aides dont il peut bénéficier.

RESULTATS ATTENDUS

L'enjeu du projet est de mettre en place une structure de **service multimodal et intermodal** mariant différentes composantes de la mobilité publique, privée, collective, individuelle, organisée et improvisée, rassemblées dans un système unitaire centralisant l'**information** pour apporter une première réponse de « mobilité universelle » dans un dernier pan d'immobilité subie.

Il s'agit de créer des liens essentiels physiques ou virtuels, entre acteurs institutionnels, exploitants de transports publics, constructeur automobile, utilisateurs, en offrant un nouveau schéma de mobilité créé à partir de services à valeur ajoutée.

Le projet est de développer et tester in vivo un nouvel outil de transport pour compléter l'offre TC en milieu rural. Il se déploie en trois étapes :

- Proposer de modalités d'analyse et d'approche pour répondre aux besoins de mobilité. Il s'agira en particulier de travailler en profondeur sur des réponses « motif+déplacement » et pas/plus seulement sur des réponses « déplacement ». Un gros travail d'identification des besoins non explicitement formulés par les habitants, d'identification des attracteurs pertinents et de mobilisation de ces derniers sera effectué.

- Développer et compléter les technologies de gestion de flotte et de tournées existantes pour les adapter à des véhicules en multi-accès ou de libre service, en proposant des systèmes de configuration à distance, d'accès personnalisé, de guidage, de facturation à la consommation, de télédiagnostic.
- Créer des passerelles d'exploitation et de gestion entre des opérateurs de transport et commun, des opérateur de gestion de flotte et des équipements proposant des activités ouvertes au public. En particulier il s'agira de construire des solution globales ou intégrées d'information, de réservation, de facturation et de paiement.

Dans une autre mesure, l'enjeu de l'expérimentation est aussi de construire des synergies entre les métiers d'exploitants de transport et de loueur automobile, de confronter ces deux logiques et d'identifier d'éventuelles nouvelles conceptions de service automobile à vocation publique et/ou collectif.

PHASAGE

Le thème de la mobilité est clairement identifié comme domaine d'intervention stratégique et prioritaire dans le contrat de ville d'Abbeville, et des solutions mettant en œuvre des offres innovantes de transport sont attendues. Une cohérence initiale entre les attentes des politiques, le diagnostic des concessionnaires de transport public locaux, partis de la réalité et de l'analyse des manques pousse à imaginer des systèmes débridés par rapport aux pesanteurs traditionnelles, où **l'information multimodale** est la matière première.

Le périmètre d'intervention, les statuts de l'opérateur, la tarification, sont des éléments complexes qui définiront la maîtrise d'ouvrage du système où plusieurs schémas sont possibles.

L'architecture des **flux d'information** et les structures de tarification seront deux des principaux thèmes centraux et stratégiques de la démarche.

C'est dans ce type de contexte et de marché inexploité que l'automobile peut révéler sa pertinence dans une vocation et une exploitation de « transport public individuel ».

Déroulement :

- **étude de faisabilité** : définition géographique du corridor d'expérimentation, populations ciblées, partenariat avec gestionnaires d'équipements publics, thématiques prioritaires, terrain d'application, définition du service, supports techniques (infrastructures télécoms, logistique automobile, technologies disponibles. **4 mois**
- **-cahier des charges, spécifications techniques et fonctionnelles** : raccordement, coordination et intégration de l'ensemble des flux d'information, études de calibrage de la flotte de véhicules, interfaçage et configuration des véhicules. **6 mois**.
- **Expérimentation** : mise en service expérimentale du service test.
- **Evaluation** endoformative et ex-post
- **Dissémination** : transposabilité du système : mise à jour d'une architecture technique, organisationnelle, générique transposable à d'autres bassins géographiques

L'ensemble sur une période de **24 mois**.

Durée totale : 34 mois

BUDGET ESTIMATIF

Le budget présenté correspond aux moyens spécifiques à engager pour le projet pour une durée de **34 mois**.

- Renault et Keolis travailleront conjointement à la réalisation et la mise en place du prototype. L'intégration et l'interfaçage seront un chantier commun.
- L'INRETS participera à l'analyse économique du modèle, au système de tarification, produira l'évaluation endoformative et ex-post de l'expérimentation.

Les éléments à financer pour l'élaboration du prototype concernent :

-1. étude de définition et de faisabilité, cahier des charges technique et fonctionnel :
120 Keuros

-2. Expérimentation :

Renault : études d'intégration des systèmes, fourniture des logiciels de gestion de flotte et équipements embarqués, installation, maintenance du système, déploiement de la flotte.
600 KEuros

Keolis : mise en cohérence du logiciel TITUS pour optimisation des véhicules, délocalisations ponctuelles du système, adaptation du standard téléphonique, formation du personnel à l'anglais, communication et information sur le service :
210 Keuros

-3. Evaluation :

32 Keuros

Total Budget estimatif : 962 KEuros

ACTEURS DU SYSTEME SARRASIN
Service d'accompagnement en région rurale en automobile sur inscription nominative

(SARACEN : service at request, accompanied, in country environment)

ABBEVILLE

