

**Projet de développement
d'un système d'information multimodale interactif (SIMI)
à destination des étudiants du campus de Grenoble**



1. Le contexte du projet

Le présent projet s'insère dans le cadre d'un projet opérationnel baptisé Camplus, et qui vise à promouvoir les transports alternatifs à la voiture individuelle sur le campus de Grenoble grâce notamment à la mise en place d'une structure d'information et de gestion des déplacements de la communauté universitaire grenobloise.

Initié par **Mobilidé**, cabinet conseil en stratégie des déplacements et **Stop Plus**, association de covoiturage sur Grenoble, Camplus est une première en France par ses objectifs et par son ampleur. En effet, dans le prolongement des dispositions de la loi SRU sur la mise en place de plans de mobilité d'entreprise et de centrales de mobilité, nous proposons une application de ces concepts à une population et un territoire cibles : les étudiants du campus de Grenoble.

Actifs et décideurs de demain, les étudiants représentent une population clé dans les comportements de mobilité des prochaines années. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi de proposer aux Universités grenobloises un programme d'action sur la **mobilité durable** et ce, dans un double objectif : que ce principe de mobilité devienne une réalité tangible à la fois sur le terrain, par la mise en place de services et de transports alternatifs adaptés aux besoins des étudiants, et dans les comportements, par une pédagogie par l'information et l'action.

Ce projet (voir synoptique page suivante) a été présenté fin 2000 et a reçu le soutien financier de l'ADEME Rhône-Alpes - à concurrence d'autres financements.

Afin d'éviter « l'usine à gaz » et trouver des financements complémentaires et adaptés, le projet a été scindé en deux composantes :

- un premier volet consacré à la définition et à la mise en oeuvre d'un **plan de mobilité sur le campus** et qui a pour ambition de réduire, dans un délai et à un niveau qui restent à fixer, l'usage de la voiture sur le campus. Ce projet a été soumis aux instances universitaires qui se donnent le temps de la réflexion...
- un second volet dévolu à la mise en place d'une **centrale de mobilité** sur le campus qui proposera services, conseils et informations et appuiera les actions du plan de mobilité. La **valeur ajoutée** de cette structure reposera sur le développement d'un système d'information multimodale et interactif (SIMI). Le SIMI est le nœud névralgique de la future centrale de mobilité, laquelle aura une quadruple fonction :
 - d'études (diagnostic transports, enquêtes sur les pratiques et besoins de mobilité des étudiants),
 - d'information et de conseil (accès par Internet, par téléphone et sur place),
 - d'accompagnement du changement (plan de mobilité),
 - et de formation (enseignement et stages sur la mobilité durable).

Synoptique du projet Camplus

Les objectifs généraux

- Mettre en place une structure d'information et des actions de sensibilisation auprès des étudiants de l'agglomération grenobloise.
- Promouvoir les changements de comportement vers une mobilité durable
- Favoriser l'intégration des offres de transport alternatif.

La cible

Les étudiants du campus universitaire de Saint-Martin d'Hères

Les grands axes du projet

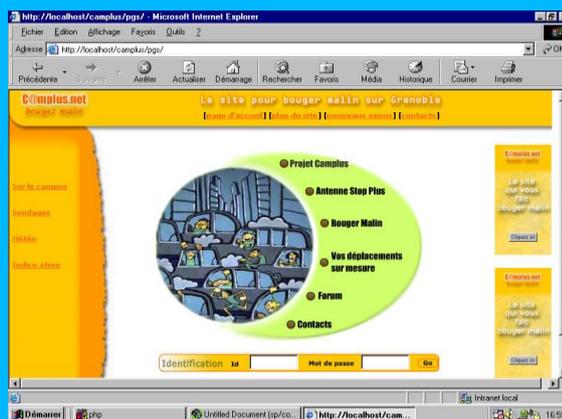
- Réalisation d'études sur les comportements et attentes en matière de mobilité des étudiants et diagnostic des offres de transport proposées
- Mise en place d'actions de terrain à caractère événementiel et de sensibilisation promouvant la mobilité durable.
- Ouverture d'une agence de mobilité sur le campus qui proposera conseils, vente de produits et services de transports alternatifs (covoiturage, location vélos, navettes pour les soirées) ainsi que des outils pédagogiques interactifs.
- Développement d'un site Internet proposant des services d'information personnalisée à but pratique et pédagogique sur les moyens de transport et les enjeux liés à leur utilisation.
- Utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour optimiser et mutualiser l'offre de transport.

2. Les objectifs

De par son positionnement, le projet de SIMI diffère à bien des égards des quelques (rares) systèmes d'information multimodale existants ou programmés. En effet, le SIMI répond à un objectif concret : **mieux informer pour former une population cible à des comportements de mobilité durable**. En d'autres termes, il ne s'agit pas tant de développer un système ambitieux intégrant les technologies les plus avancées que de proposer un outil d'aide aux déplacements efficace et répondant à des besoins clairement identifiés.

D'ailleurs, une **première version statique de site Internet** d'information transports sur l'agglomération grenobloise et destiné aux étudiants est en cours d'élaboration avec comme objectif une présentation pratique des différents modes alternatifs à la voiture, leurs coûts et avantages, des liens vers des sites web références et un forum de discussion. La méconnaissance des différents moyens de transport, de leur existence à leurs coûts comparés, est en effet une des raisons à l'utilisation massive de la voiture qui bénéficie des moyens marketing et de promotion les plus complets.

Camplus.net : le site pour bouger malin sur Grenoble et sa région



En appui de cette première approche, l'idée force du SIMI est de donner à chaque utilisateur et de façon **dynamique les informations pertinentes et suffisantes** à l'élaboration d'un trajet en fonction d'un ou plusieurs modes de transport donnés, qu'ils soient individuels et/ou collectifs et de faire de la **pédagogie active** en permettant à chacun d'élaborer sa propre stratégie déplacements « intelligents ».

La dimension multimodale doit être précisée en ce que **TOUS** les modes de transport existants dans l'agglomération grenobloise seront pris en compte : transports publics (tram, bus, car, train), voiture individuelle, covoiturage, taxi, scooter, vélo, roller, marche.

Dans cet esprit, le SIMI aura plusieurs fonctions :

- permettre la recherche d'itinéraires en porte à porte sur l'ensemble des modes de transport

disponibles et sur une couverture géographique de 100 km environ autour du campus : l'objectif est de fournir toute l'information permettant d'optimiser un trajet pour les motifs études, courses, loisirs, soirées et week-end (retour domicile familial) en indiquant le mode de transport le plus adapté au profil de l'utilisateur.

De façon pratique, la fonction de recherche d'itinéraires se fera en 4 temps :

- sélection d'une origine/destination par saisie d'adresse à adresse ou directement par pointage sur une carte,
- saisie d'une date et d'une heure de départ ou d'arrivée
- sélection d'un ou plusieurs modes de transport à choisir dans une liste (avec prise en compte de l'intermodalité)
- sélection de critères de préférences : le plus rapide, le moins cher, le moins polluant, le moins risqué, etc...

Le système devra prendre en compte tous les temps nécessaires à l'accomplissement d'un trajet, i.e. les temps de marche pour rejoindre un arrêt de transport en commun ou un parking, les embouteillages, le temps de recherche d'une place automobile, etc.

Les résultats de calcul devront à la fois permettre de visualiser clairement sur une carte le trajet optimal du ou des modes de transport correspondant aux critères de sélection, et fournir un carnet de route comprenant le détail du trajet, les horaires, les coûts, les contraintes éventuelles.

- **être facilement accessible, personnalisé et interactif** : Internet sera le principal vecteur de diffusion de l'information car tous les étudiants y ont accès, soit depuis chez eux, soit depuis le campus, soit depuis la future centrale de mobilité.

Le SIMI ne sera accessible que par inscription préalable (login) afin de pouvoir personnaliser l'information, fidéliser les internautes et créer une communauté via un forum de discussion.

Surtout l'identification permettra, via un petit questionnaire d'entrée, d'enregistrer le profil de mobilité de l'utilisateur, i.e. les modes de transport publics et privés qu'il utilise pour se déplacer sur Grenoble, et de contrôler l'évolution de son comportement de mobilité (via des enquêtes d'évaluation en cours d'année par exemple).

- **donner une information fiable, de qualité et à un coût acceptable** : disposer d'une information fiable reste la principale difficulté du système.

De façon générale, la fiabilité du système dépendra de la qualité et de l'actualisation des données géographiques (BD adresses et navigation routière, tracé et points d'arrêt des réseaux TC, itinéraires cyclables), des horaires TC (urbains, interurbains, TER), des informations diverses sur les conditions de circulation, les perturbations attendues (grèves TC) et inattendues (incidents sur réseau,

manifestations, etc.)... La transmission des données en temps réel dans le sens fournisseur => SIMI est trop complexe pour être intégrée ; par contre, il peut être envisagé une information par bulletin d'alerte mais sans que cela ait d'incidence sur le fonctionnement du calculateur d'itinéraires.

Du coût d'accès à ces données, si tant est qu'elles puissent toutes être vendues, dépendra donc le prix à payer pour accéder aux fonctions du SIMI et plus globalement aux services de la centrale de mobilité proposés sous forme de package incluant prestations sur le terrain et informations.

- **intégrer des outils pédagogiques afin d'agir sur les comportements de mobilité** : en appui des rubriques thématiques sur les transports présentes sur le site Internet, le SIMI proposera un outil pédagogique interactif dépendant des fonctions du calculateur d'itinéraires et permettant de tester les coûts et impacts de ses choix de transport.

En effet, le but est de pouvoir comparer les performances des modes de transport possibles sur une origine/destination donnée et choisis par l'utilisateur, en terme non seulement de temps mais également de coût réel à supporter (surtout pour la voiture), d'émissions de pollution, de bruit, de risque d'accident, de taux d'occupation de la voirie, etc. Le parti pris d'orienter les choix vers les modes les plus « éco-mobiles » doit se traduire dans la présentation des résultats : système de notation des modes, traduction cartographique par l'intermédiaire d'iso-surfaces.

Même si cet outil est criticable sur un plan scientifique du fait du manque de données sur les coûts externes, il n'a comme objectif que de contrebalancer les avantages perçus de la voiture en terme de confort et de vitesse apparente par les coûts qu'elle génère.

Précisons enfin que cette fonctionnalité s'insérera dans un environnement ludique : animations graphiques, messages d'accompagnement humoristiques...

Cet outil d'aide à la décision éclaire l'ambition du SIMI qui n'est pas tant de donner un itinéraire optimisé par rapport à un mode de transport (ce qu'il pourra aussi faire) que de proposer le ou les modes les plus adaptés à un trajet en fonction de critères prenant en compte l'individu et le collectif. C'est en cela que le SIMI apporte une réelle valeur ajoutée et qu'il revendique sa portée pédagogique.

- **apporter des informations connexes à des points de destination publique type administrations, lieux de loisirs, etc.** : optimiser ses déplacements doit aller de pair avec une connaissance optimale de ses destinations. Le SIMI proposera une liste de points d'intérêt publics fréquentés par les étudiants et présentant des informations telles que coordonnées, heures d'ouverture, etc. Cette liste, personnalisable, sera reliée à une cartographie des lieux de destination et donnera la possibilité à chaque internaute d'élaborer son propre guide de mobilité locale.

La mise en oeuvre des différentes fonctionnalités du SIMI repose sur le développement d'outils technologiques efficaces, en particulier le calculateur d'itinéraires multimodal, et leur intégration au sein d'un serveur web.

3. La cible

Ce qui fonde la démarche du projet Camplus, c'est l'approche en terme de groupe cible - les étudiants - et de territoire cible - le campus de Grenoble. Nous n'avons pas pris en compte les nombreux sites essaimés que comptent les Universités grenobloises dans l'agglomération afin de ne pas alourdir un projet déjà complexe.

3.1. Le campus

Ville dans la ville, le campus est un des principaux pôles d'attraction de l'agglomération grenobloise en terme de flux de déplacements. 35 000 étudiants (sur un total de 50 000) et 6 000 enseignants et ATOS viennent y travailler chaque jour alors que 3 600 étudiants y résident.

Le domaine universitaire bénéficie d'une excellente desserte en transports en commun grâce notamment à une ligne de tramway qui fait la liaison avec le centre-ville de Grenoble. Conçu au départ, comme tous les campus de France, pour être principalement accessible en voiture, le campus de Grenoble dispose d'une capacité de stationnement de 10 000 places, ce qui n'empêche pas les problèmes de parking anarchique dû à la concentration des voitures au plus près des bâtiments universitaires. A noter également un bon réseau de cheminements piétonniers qui couvre l'ensemble du site alors que ce n'est pas vraiment le cas pour les pistes cyclables.

Situé au coeur du campus et à proximité des Universités de Sciences sociales et de Lettres, le terminus du tramway accueille un ensemble de services (banque, mutuelle étudiante) et de commerces (restauration, coiffeur, laverie, bureau de tabac, agence de voyages) qui en fait un pôle de centralité majeur mais qui tend à abandonner les autres sites du campus à la seule accessibilité en voiture (même s'il existe une desserte en bus). A noter qu'aucun opérateur de transport n'y est présent.

Le manque d'information in situ sur les transports et les temps d'accès à pied notamment depuis les arrêts de transport jusqu'aux bâtiments universitaires joue en faveur de l'utilisation de la voiture. Le SIGDU, structure chargée de gérer le campus, a certes édité un plan du domaine universitaire mais il n'est pas très lisible et au final pas très utile. L'information sur le campus, que ce soit sur son accès et son accessibilité, représente un enjeu important dès lors qu'elle intervient dans la stratégie des déplacements des étudiants. Le SIMI a également cet objectif, tout comme la centrale de mobilité qui en sera la vitrine physique.

3.2. Les étudiants

Les étudiants ont des besoins en mobilité très élevés et des destinations très variées que l'offre de

transport public ne peut satisfaire complètement. Les étudiants du campus sont dans une situation où le choix du mode de transport repose sur une analyse multi-critères entre leurs besoins d'études et les besoins de loisirs, notamment le soir et le week-end.

Nous avons réalisé une enquête sur trois échantillons de 300 étudiants chacun pour connaître leurs pratiques et besoins de services de déplacement selon ces trois motifs.

Il en ressort que si la très bonne desserte du campus en transport en commun incite plus de la majorité d'entre eux à ne pas utiliser la voiture, ils sont 75 % à y avoir recours pour sortir le soir, même si 50 % d'entre eux partagent leur véhicule. Le covoiturage est une pratique fortement ancrée dans les comportements de mobilité des étudiants grenoblois puisque c'est également le mode de transport dominant pour les trajets de week-end, suivi de près par les transports en commun (train). Ces résultats montrent que les étudiants s'adaptent assez bien à l'offre qui leur est proposée et utilisent le système D qu'est le covoiturage lorsque le transport public n'est plus efficace.

L'enjeu est donc de pérenniser ces comportements et si notre ambition n'est pas de faire du transport, il est de le faire connaître et de le promouvoir sans parti pris, en intégrant une approche objective i.e. multi-critères. Même s'ils ne sont pas demandeurs explicites d'un service d'information transports pour les trajets domicile/campus et concernant les soirées, ils le sont nettement plus s'agissant des déplacements de week-end où le manque d'information sur les situations de perturbation de trafic sur le réseau SNCF notamment entraîne la plupart du temps le non déplacement.

A noter que cette enquête ne dit rien sur les déplacements contraints comme les courses et les démarches administratives alors que la contrainte des horaires d'ouverture des établissements publics pèse à la fois dans l'opportunité du déplacement et dans le choix du mode de transport. Une enquête exhaustive couvrant tous les besoins est intégrée dans la démarche projet que nous présentons ci-après.

4. La démarche

L'enjeu du SIMI est qu'il soit utilisé par le plus grand nombre et qu'il soit rentable. Pour cela, nous proposons une démarche qui s'appuiera sur une double approche technique et marketing. Une approche technique pour concevoir et faire réaliser dans les meilleures conditions le site Internet et ses fonctions de calcul d'itinéraires multimodal. Une approche marketing qui consiste à recueillir les données sur le système des déplacements à l'échelle du département, à enquêter sur les pratiques et besoins de déplacement d'un maximum d'étudiants du campus (dans le prolongement des enquêtes déjà réalisées) et à rechercher des partenariats au niveau des prestataires de transport afin de crédibiliser les services offerts. La gestion du projet sera assurée par Mobilidé et un comité de pilotage rassemblant financeurs et des acteurs du campus sera constitué.

4.1. La démarche au niveau technique

Le SIMI participe d'une démarche globale et évolutive. Au niveau technique, elle s'exprime par un phasage en quatre étapes :

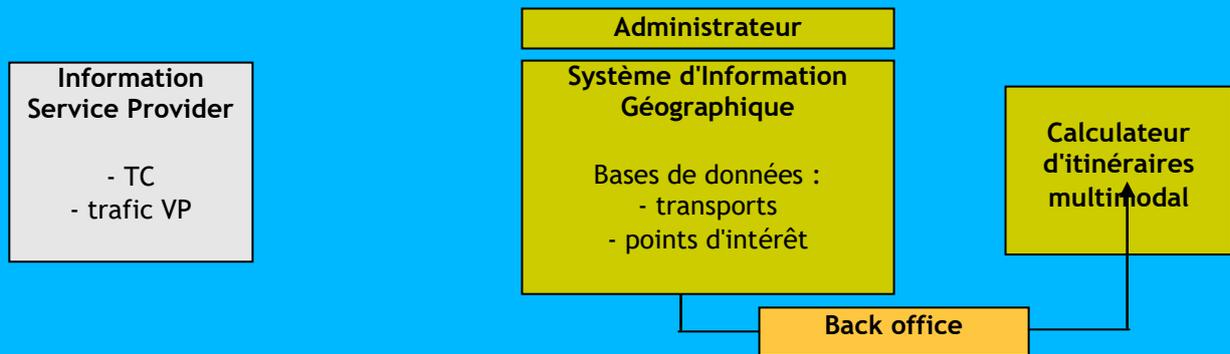
- conception et mise en ligne d'une version institutionnelle du site camplus.net, site de sensibilisation sur les transports alternatifs sur l'agglomération grenobloise
- développement dynamique du site par intégration de modules d'interactivité (forum, chat, formulaires, personnalisation, jeux)
- analyse et développement de la partie logicielle de calcul d'itinéraires
- intégration progressive des composants du système d'information dans le site Internet.

4.1.1. *Le calculateur d'itinéraires multimodal*

Le logiciel de calcul d'itinéraires étant au coeur du système, nous nous sommes associés les services de Magellan Ingénierie, société de référence en la matière. Le logiciel reposera sur un système d'information géographique, a priori MapInfo car les technologies développées par Magellan sont des add-on de la marque. Le moteur de calcul d'itinéraires développé utilise un composant OCX qui permet de mettre en oeuvre une solution sur mesure, fiable et performante. Magellan s'engage à fournir à l'intégrateur du site Internet un kit de développement permettant d'implémenter où il veut et sous la forme qu'il souhaite les fonctionnalités du SIMI. Un dossier de spécifications fonctionnel sera rédigé en début de projet afin de préciser avec l'intégrateur du site les interfaces et performances attendues des différents composants logiciels constituant la fourniture de Magellan.

Une des conditions de la réussite du système est qu'il soit efficace et simple à utiliser. Cela suppose que l'architecture technique soit elle aussi simple et qu'elle dépasse la vision complexe qu'offre le système actuel des transports. Nous nous proposons donc le schéma d'ensemble suivant.

Architecture technique du SIMI



La démarche proposée par Magellan s'articule en 6 étapes :

1) Saisie des bases de données transports autres que routière :

- transports en commun urbains et interurbains, i.e. le réseau, les points d'arrêt et les horaires ou fréquences selon la disponibilité de l'information transporteur
- pistes cyclables
- parkings urbains et parcs relais

2) Analyse fonctionnelle devant aboutir à la rédaction du cahier des charges du système. Cette phase sera couplée avec l'approche marketing puisqu'il s'agira de tester les fonctionnalités du système par rapport aux besoins des utilisateurs du système, en l'occurrence :

- les algorithmes multicritères de calcul multimodal
- la liste des points d'intérêt (administrations, lieux culturels, etc.)
- l'accès aux informations : interface utilisateur, requêtes web, affichage des résultats.

3) Dossier de spécifications détaillées qui s'appuie sur les conclusions des tests précédents et qui permet d'envisager le développement du système

4) Développement

5) Intégration du logiciel dans le site Internet et tests

6) Mise en service.

En collaboration avec Magellan, nous travaillerons également sur la mise au point des critères de choix, en particulier ceux concernant les dimensions environnementales et de confort des différents modes de transport.

4.1.2. Le site Internet

La démarche de développement du site Internet se fera en deux grandes étapes :

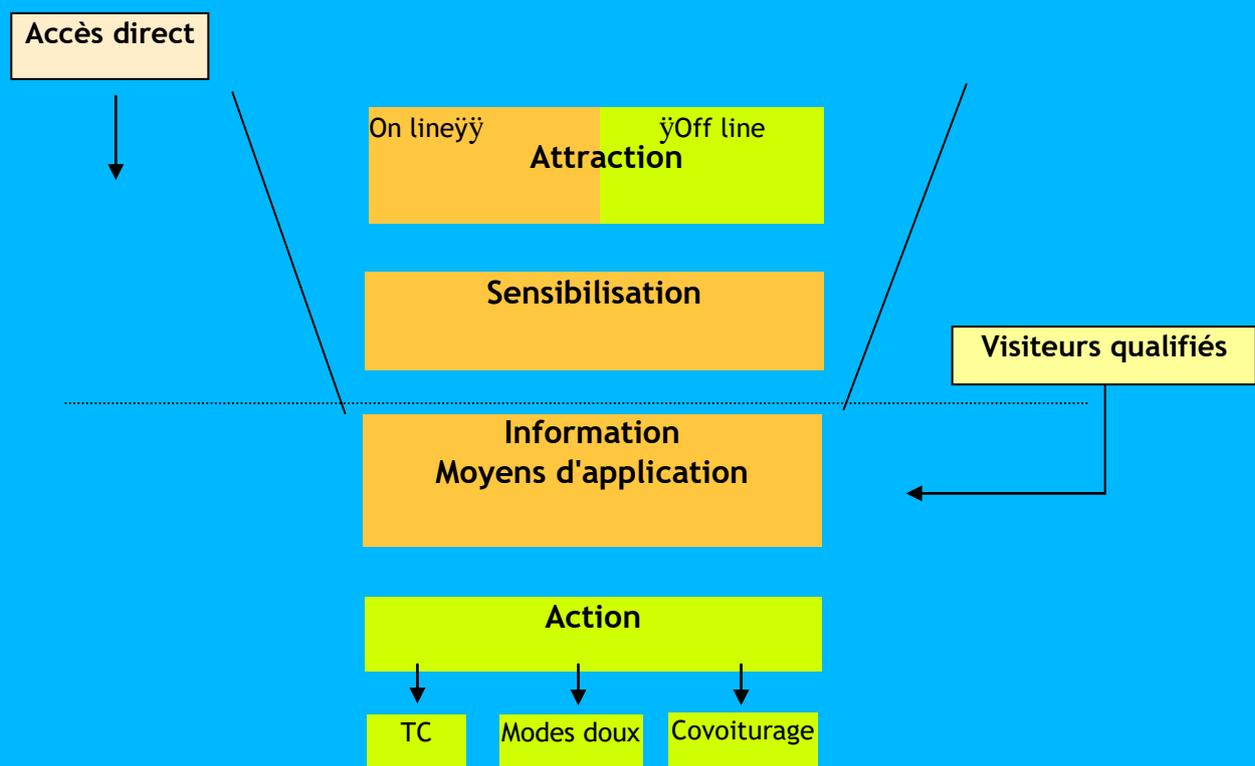
- une première conception simple du site, destinée à faire connaître le projet, à sensibiliser sur les transports alternatifs et à créer une communauté de « mobinautes » donnant leur avis sur le projet et sur les améliorations à apporter (retour d'expérience)
- une version plus élaborée qui devra accueillir le système d'information et être un outil pragmatique, facile à utiliser et attractif du point de vue ergonomique et du contenu.

Pour cette 2e version, le site Internet proposera un accès à deux niveaux :

- un accès libre pour s'informer de façon globale, se sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable et découvrir les possibilités offertes par le SIMI en terme de planification d'itinéraires
- un accès personnalisé (enregistrement préalable), permettant de profiter à sa guise de tous les outils et rubriques proposées.

La traduction de ces principes au niveau de l'organisation du site peut s'exprimer par le schéma suivant.

Principes du site web



Cette architecture sera la base du cahier des charges du site :

- 1) la communication préalable, par mail et sur le terrain par des tracts, devra attirer les internautes sur le site et sa promesse
- 2) la rubrique sensibilisation encouragera la prise de connaissance et la participation et l'implication individuelle
- 3) la plate-forme du site donnera les outils et l'information pour une utilisation au quotidien
- 4) le changement de comportement et le choix de modes alternatifs interviendront dans la réalité.

Cette version du site sera confiée à un prestataire professionnel contrairement à la 1ère version réalisée en interne. Précisons que nous avons déjà consulté des sociétés spécialisées et que les propositions qui nous ont été faites nous paraissent un peu surestimés. En fait, nous comptons sur les idées et réflexions des utilisateurs de la première version du site pour préciser le niveau de développement à réaliser par l'intégrateur du site.

4.2. L'approche marketing

Afin d'ancrer l'approche technique dans la réalité des besoins de la cible, nous lui associerons une démarche marketing consistant, d'une part, à recueillir de manière exhaustive et précise les attentes en matière d'information et de services de mobilité alternative à la voiture de la communauté universitaire et d'en évaluer leurs conditions d'utilisation, et d'autre part, à recueillir auprès des différents prestataires de transport et des pouvoirs publics toutes les données pertinentes nécessaires à l'alimentation du SIMI.

Des enquêtes seront réalisées auprès des étudiants dès les premiers mois du projet pour définir avec précision les principes fonctionnels du site Internet et les rubriques à soigner (contenu, ergonomie). Faute de pouvoir envisager aujourd'hui une campagne d'enquête par questionnaires associés aux dossiers d'inscription des étudiants, nous procéderons de deux manières :

- distribution de questionnaires durant la campagne de communication de lancement de la version institutionnelle du site Internet
- sondages en ligne sur ce même site auprès d'étudiants dont nous avons les adresses mail.

Les enquêtes sont un élément important de la stratégie de marketing viral qui est de créer l'intérêt pour le SIMI et de lui insuffler pour la suite sa propre dynamique d'utilisation. Des sondages seront d'ailleurs proposés tout au long de la phase de développement du SIMI pour tester les implémentations logicielles successives.

Le recueil de données auprès des différents prestataires de transport, que ce soit sur les horaires, les tarifs, les moyens pouvant être envisagés pour actualiser l'information les concernant, etc., participe aussi de cette stratégie marketing car s'ils sont passifs en tant que fournisseurs d'information institutionnelle, ils sont aussi actifs par les messages qu'ils souhaiteraient faire passer via le SIMI.

4.3. La gestion du projet

La gestion d'un tel projet est délicate de par la diversité des acteurs en présence et par le statut du maître d'ouvrage, en l'occurrence une structure privée sans lien avec le campus ou la collectivité locale. Cette double difficulté est aussi un des enjeux du projet sur le positionnement d'un service public d'initiative privé.

Gérer le projet consiste à la fois à réaliser les études nécessaires à la faisabilité du SIMI (étude de marché, business plan à 3 ans, structure organisationnelle et juridique), à s'assurer du bon déroulement de la phase technique et à faire vivre le projet (communication, animation du comité de pilotage).

Les études que nous souhaitons réaliser permettent de cadrer la démarche car il est bien clair qu'un certain nombre de questions sont aujourd'hui sans réponse comme la viabilité financière du projet à long terme, le type de gestion du SIMI (gestion déléguée de service public ou gestion privée), etc.

La mise en place d'une dynamique projet est également un élément important de la démarche. C'est la

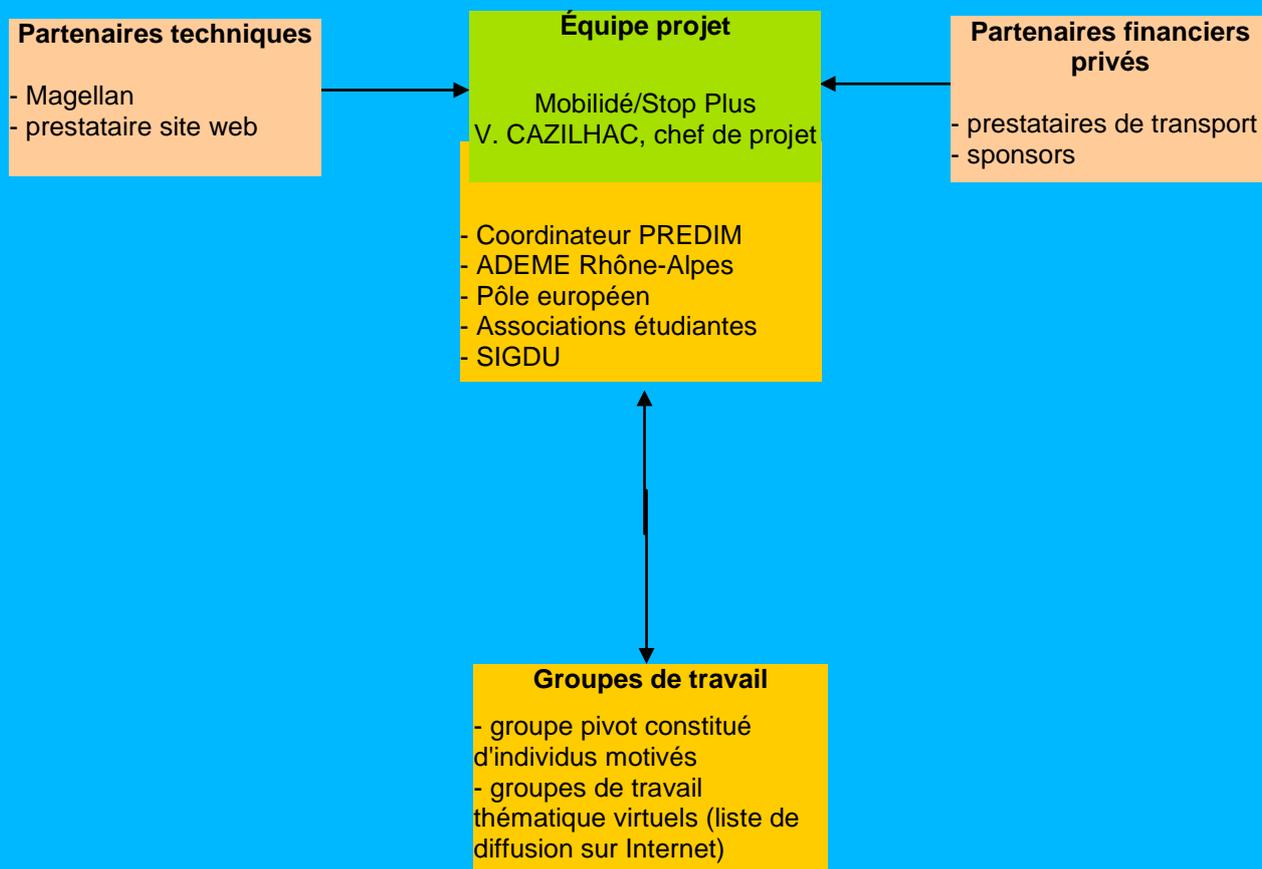
raison pour laquelle nous souhaitons y associer les étudiants en les impliquant de deux façons :

- travail collaboratif avec des étudiants d'économie sur la réalisation d'une étude de marché sur les éléments stratégiques et financiers du SIMI et avec des étudiants en droit sur une étude juridique concernant le statut et de l'information multimodale payante et de la centrale de mobilité
- groupes de réflexion via Internet et d'un groupe de synthèse rattaché au comité de pilotage qui validera les étapes techniques de l'analyse fonctionnelle assurée par Magellan.

Nous tenons à cette démarche d'appropriation du projet qui doit être pour et par les étudiants. Car on ne peut investir dans un projet comme le SIMI que s'il est connu, reconnu et plébiscité. La communication est un facteur clé et nous y consacrerons une part importante du budget, à la fois en amont du projet et tout au long de son développement.

Comme pour tout projet, nous lui attacherons un comité de pilotage. Nos tentatives passées de rassembler l'ensemble des acteurs de la communauté universitaire et des partenaires publics au sein d'un tel comité se sont révélées infructueuses. Aussi, et en l'absence pour l'heure de sources de financement locales, nous constituerons un groupe de pilotage, avec, suivant leur accord, les principaux bailleurs du projet que sont la PREDIM et l'ADEME Rhône-Alpes, et les acteurs universitaires les plus motivés par le projet, à savoir les étudiants à travers l'Union des Etudiants Grenoblois qui fédère l'ensemble des associations du campus, le Pôle Européen, organisme dépendant des Universités et tournée vers la vie étudiante et le SIGDU (Service Interuniversitaire de Gestion du campus) qui a en charge la politique des déplacements sur le campus.

Schéma de gestion du projet



4.4. Les résultats attendus

Entre la mise en ligne de la version light du SIMI à la rentrée 2002 et sa mise en service complète à la rentrée 2003 - en même temps en principe que la centrale de mobilité, nous tablons sur une montée progressive de la fréquentation du site Internet et des enregistrements on line et off line (centrale de mobilité). Nous nous fixons comme objectif minimum pour la première année de mise en service une base de données utilisateurs enregistrés correspondant à 5 % de l'effectif du campus, soit 1500 personnes. Cet objectif correspond aux nombres de personnes utilisant les services de la centrale de mobilité et s'engageant à avoir des comportements de déplacement écomobiles. Le coût affairant aux dits services permettra d'estimer le seuil de rentabilité du système.

Par contre, il est difficile de fixer des objectifs en terme de visites du site. Tout ce que l'on peut envisager c'est que l'écart entre les visites « pour voir » et l'utilisation régulière ou à des fins réelles d'information soit le plus faible possible.

Outre les objectifs quantitatifs, nous espérons également atteindre des objectifs qualitatifs, à savoir la coopération entre les différents acteurs publics (Universités, collectivité locale, opérateurs de transport public) et privés (équipe projet, prestataires projet) et la reconnaissance par les étudiants de l'utilité du projet et son appropriation générale qui se traduiront dans les objectifs quantitatifs.

5. Les freins et facilitateurs

La question du financement du projet est un facteur clé de son succès. En effet, aujourd'hui, les instances universitaires freinent leur engagement dans le projet car ils ne souhaitent pas financer directement une structure privée dont l'action prévue aurait comme cadre son territoire.

De même, le syndicat mixte des transports de l'agglomération grenobloise (SMTC) ne voit pas forcément d'un bon oeil l'immixtion dans ses affaires de gestion des déplacements locaux d'un nouvel acteur indépendant, d'autant que le SMTC travaille lui-aussi sur la mise en place d'un système d'information TC-VP au niveau de l'agglomération. Toutefois, le projet que nous défendons n'adopte pas la même approche, ni ne vise les mêmes objectifs, ce qui en ferait plutôt un projet complémentaire que concurrent.

C'est la raison pour laquelle seules des sources de financement supra-locales comme l'ADEME et la PREDIM peuvent donner corps au projet et contribuer à son succès. Le SIMI se veut un projet pilote en matière de diffusion de l'information multimodale et il serait imprudent de décréter, sans avoir expérimenté, que cette fonction devrait nécessairement échoir à la collectivité locale.

6. Equipe projet et partenariat

6.1. L'équipe projet

L'équipe du projet Camplus est composée de Mobilité et Stop Plus. La partie SIMI est sous maîtrise d'ouvrage Mobilité tandis que la partie opérationnelle concernant la centrale de mobilité sur le campus est sous maîtrise d'ouvrage Stop Plus.

Mobilidé est une société indépendante qui se positionne comme un nouvel acteur de la mobilité, en interface entre la demande et l'offre de déplacement globale. Le projet Camplus a été élaboré afin de tester la viabilité de ce positionnement dans un paysage fortement r glement  mais où le manque de synergie entre les acteurs publics et privés affaiblit l'efficacité du système des transports. Mobilidé est spécialisée dans le management de la mobilité, activité nouvelle en France et qui vise à réduire l'utilisation de la voiture par une action sur les comportements.

Mobilidé s'appuie sur l'expérience de terrain acquise par l'association Stop Plus qui promeut le covoiturage sur l'agglomération grenobloise.

L'intérêt des étudiants pour le covoiturage longue distance a incité Stop Plus à se rapprocher de ce public afin de leur proposer un service de covoiturage sur les trajets de retour de week-end vers le domicile familial et pour les soirées. Cette démarche s'est concr tiss e en novembre 2001 par la création d'une antenne Stop Plus sur le campus, hébergé de façon gracieuse par la Mutuelle des Etudiants. Malheureusement, le manque de moyens et de soutien financier a  court  cette expérience qui se voulait également un test de la future centrale de mobilité en terme d'impact auprès de la cible étudiante.

6.2. Les partenaires

Conformément à l'esprit du développement durable du « Penser global, agir local » dans lequel s'inscrit notre démarche, le projet est clairement « grenoblo-grenoblois ». Ainsi, pour nous aider dans ce projet, nous avons fait appel à la société grenobloise Magellan Ingénierie, spécialisée dans le développement de logiciels de planification d'itinéraires implémentables sur Internet. L'intégrateur du site Internet sera également un prestataire de la région et sera choisi en fonction de ses compétences, de sa disponibilité et de l'enveloppe budgétaire prévue pour la partie web.

7. Moyens nécessaires

Nous distinguerons les moyens techniques, les moyens d'information et les moyens humains.

7.1. Les moyens techniques

Il s'agit essentiellement de moyens bureautiques et logistiques : licences logiciels, base cartographique routière et TC, ordinateur PC, hébergement du site Internet.

7.2. Les moyens d'information

La communication est un élément fondamental du projet. Les moyens nécessaires au plan de communication « off line » envisagé sont :

- des dépliants (environ 50 000 par an) et affiches (environ 2000 par an) pour faire connaître le projet et le site Internet
- une lettre d'information sur l'actualité du projet
- les rapports d'enquêtes et d'étude sur la faisabilité du SIMI.

7.3. Les moyens humains

Outre les différents prestataires, la réalisation du projet et sa pérennisation feront intervenir :

- des étudiants pour les enquêtes de terrain et autres missions en lien avec le projet (stages)
- un administrateur du site Internet pour la maintenance et les mises à jour du site (temps partiel)
- un animateur de la centrale de mobilité sur le campus ou « conseiller en mobilité » qui devra être formé pour dispenser informations et conseils sur les transports (temps complet). Des financements spécifiques ADEME et DDTEFP peuvent être dégagés pour cette mission.

8. Calendrier

Voir document annexe « Planning ».

9. Budget prévisionnel

Le budget estimé couvre la période de développement du projet, de mise en service du SIMI et de la phase de test, soit 18 mois.

Les coûts de journée de l'équipe projet sont de 750 euros HT.

Postes de dépenses	Temps de travail estimé	Montant en euros HT
Approche marketing : - enquêtes cible : conception questionnaires, recueil des données, analyse et rapport - sondages en ligne - recueil de données auprès des professionnels	25 j	18 750
Gestion de projet : - encadrement études de faisabilité - coordination travail prestataires - mise en place et gestion des groupes de travail - mise en place et animation du comité de pilotage - plan de communication	35 j	26 250
Calculateur d'itinéraires : - analyse fonctionnelle, saisie bases et développement - licences logiciels - bases de données cartographiques	12 mois	126 000 90 000 24 000 12 000
Réalisation site web : - 1ère version - 2ème version - hébergement serveur web	3 mois 3 mois	46 000 14 000 30 000 2 000
Frais techniques : - ordinateur PC - communication (impression tracts, affiches, rapports, lettre d'information) - maintenance site web (sur 6 mois à partir de la mise en service du SIMI)		14 000 3 000 6 000 5 000
Total		230 000

10. Plan de financement

Les financements proviendront de trois sources :

- institutionnelle : PREDIM, ADEME Rhône-Alpes
- revenus tirés de la location du SIMI à la communauté universitaire, soit sous forme d'abonnements à l'année auprès des étudiants, soit en location d'application (modèle ASP) au Pôle Européen ou une autre entité universitaire
- revenus « B to B » provenant directement du site Internet :

- référencement partenaire : le partenaire sponsorise une rubrique et est visible sur la page d'accueil
- programme d'affiliation ou modèle de rémunération à la commission : les sites marchands partenaires reversent une commission de x % au gestionnaire du site pour tout achat effectué par les visiteurs provenant de camplus.net (ex. de site partenaire : la SNCF).

Les financements publics couvriront l'ensemble des dépenses des 12 premiers mois, soit 90 % du budget prévisionnel tandis que nous comptons sur les revenus propres tirés du SIMI pour assurer les conditions de solvabilisation du projet dès les 6 premiers mois de sa mise en service.

<i>Ressources</i>	<i>Montant en euros HT</i>	<i>% du total</i>
PREDIM	161 000	70
ADEME	46 000	20
Revenus SIMI	23 000	10
Total	230 000	100