



**HAL**  
open science

## Faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale

Jessica Bouchez

► **To cite this version:**

Jessica Bouchez. Faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale. Sciences de l'information et de la communication. 2000. dumas-01588372

**HAL Id: dumas-01588372**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01588372>**

Submitted on 15 Sep 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE  
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ

Jessica BOUCHEZ

MAITRISE EN SCIENCES DE L'INFORMATION ET DE LA DOCUMENTATION

Rapport de stage

Effectué du 01 juin au 29 septembre 2000

à

l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

20, rue Elisée Reclus  
59650 Villeneuve d'Ascq

# Faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale

Sous la direction de

Monsieur Guillaume USTER, responsable professionnel

Monsieur Dominique COTTE, responsable universitaire

Lille III  
Université Charles de Gaulle  
UFR IDIST  
ISRN : INRETS/RE-00-719-FR

Octobre 2000



## Remerciements

Je tiens à remercier tout d'abord Guillaume Uster, mon responsable professionnel, pour son suivi et ses conseils qui m'ont permis de mener à bien cette étude.

Je remercie de même Monsieur Cotte, mon responsable universitaire pour sa disponibilité, son aide et son regard professionnel tout au long de cette étude.

Enfin, je remercie également Monsieur Guy Joignaux, directeur délégué de l'INRETS de Villeneuve d'Ascq, Monsieur Gérard Couvreur, directeur de l'unité de recherche ESTAS et l'ensemble de l'équipe pour m'avoir accueillie dans leur locaux.

## SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
<u>Introduction générale</u>	<u>5</u>
<u>PREMIÈRE PARTIE : RAPPORT D'ACTIVITÉ</u>	<u>7</u>
<b>I- PRÉSENTATION</b>	<b>8</b>
<b>I.1- Lieu du stage : L'INRETS</b>	<b>8</b>
I.1.1- L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité	8
I.1.2- Le centre de Villeneuve d'Ascq	9
I.1.3- L'Unité de Recherche ESTAS	9
<b>I.2- Une mission : capitaliser une information essentielle</b>	<b>10</b>
I.2.1- Intermodalité et information multimodale	10
I.2.2- Constats	11
I.2.3- Premières solutions	12
<b>II- MÉTHODOLOGIE</b>	<b>13</b>
<b>II.1- Cerner un nouveau domaine</b>	<b>13</b>
II.1.1- Première approche du secteur des transports pour avoir une vue d'ensemble de la complexité du domaine	13
II.1.2- Discussions et réunions	14

<b>II.2- Définir et mettre en oeuvre une démarche en fonction d'une demande</b>	<b>14</b>
II.2.1- Première réunion de bilan	14
II.2.2- Préparation des entretiens	15
II.2.3- Mener des entretiens	16
<b>II.3- Elaborer une étude de faisabilité</b>	<b>16</b>
II.3.1- Premier bilan	16
II.3.2- Définir un compte rendu	17
II.3.3- Proposer des scénarii	17
<b>III- ANALYSE</b>	<b>19</b>
<b>III.1- Mener un projet</b>	<b>19</b>
<b>III.2- Une mission qui évolue</b>	<b>20</b>
<b>III.3- L'avenir de ce projet</b>	<b>21</b>
<b><u>DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT I.N.R.E.T.S.</u></b>	<b>22</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>23</b>
<b>I- PRÉSENTATION DES ENTRETIENS</b>	<b>25</b>
<b>I.1- Objectifs des entretiens</b>	<b>25</b>
<b>I.2- Qui a été contacté :</b>	<b>26</b>

<b>II- SYNTHÈSE DES ENTRETIENS</b>	<b>28</b>
<b>II.1- Aspects généraux</b>	<b>28</b>
<b>II.2- Les desiderata des acteurs</b>	<b>30</b>
<b>II.3- Participation et investissement</b>	<b>31</b>
<b>II.4- Types de documents existants</b>	<b>31</b>
<b>II.5- Les obstacles possibles /pérennité du centre de ressources</b>	<b>32</b>
<b>II.6- Réactions aux scénarii proposés</b>	<b>32</b>
<b>III- ASPECTS À PRIVILÉGIER À PARTIR DE CES ENTRETIENS</b>	<b>34</b>
<b>IV- CAPITALISATION, CIRCULATION, ET DIFFUSION FORMALISÉES DE L'INFORMATION ET DE LA DOCUMENTATION</b>	<b>38</b>
<b>IV.1- Propositions pour une première base élémentaire de travail</b>	<b>38</b>
IV.1.1- Fournir une information papier régulière	38
IV.1.2- Un catalogue bibliographique	39
IV.1.3- Un carnet d'adresses	40
IV.1.4- Un lieu d'échange virtuel	40
<b>IV.2- Propositions de centre de ressources documentaires</b>	<b>42</b>
IV.2.1- Aspects organisationnels communs aux trois scénarii	42
IV.2.1.1- Aspects financiers	42
IV.2.1.2- Organisation du fonds documentaire	42
IV.2.1.3- Régulation et modalités d'utilisation	43

IV.2.2- Scénarii détaillés	43
IV.2.2.1- Premier scénario (coût faible)	43
IV.2.2.2- Deuxième scénario (coût modéré)	47
IV.2.2.3- Troisième scénario (le plus coûteux)	49
<b>CONCLUSION</b>	<b>52</b>
<u>Conclusion générale</u>	<u>54</u>
ABRÉVIATIONS	56
BIBLIOGRAPHIE	57
ANNEXES	59

## INTRODUCTION GENERALE

Le domaine des transports n'était pas un domaine que je connaissais, de même que l'intermodalité était un concept nouveau pour moi. Mais le stage effectué à l'INRETS a été riche en enseignements, en plus de m'avoir donné une vue d'ensemble du secteur des transports collectifs.

L'objectif de ce stage de quatre mois était de faire une étude de faisabilité de centre de ressources en information multimodale, les résultats de cette étude devaient se présenter sous la forme de trois propositions de scénario de centre de ressources.

Parallèlement au compte rendu, au rapport que j'ai produit pour l'INRETS, et à la réflexion que cela impliquait, j'ai été confrontée à certains éléments concernant la façon de mener un projet et les enjeux informationnels au sein des organismes. La prise en compte de ces éléments pour mener à terme l'étude de faisabilité a favorisé le développement d'un regard critique sur la gestion de l'information et la gestion documentaire.

La gestion de l'information représente un enjeu de taille au sein d'un organisme mais cette prise en compte d'une nouvelle réalité n'est pas encore intégrée dans beaucoup d'organismes. Certes on parle beaucoup de *la société de l'information*, mais derrière l'affichage de beaux engagements informationnels, on ne constate pas la mise en œuvre de politiques informationnelles qui répondraient aux besoins de chacun.

La première partie de ce rapport de stage traite de la façon dont j'ai effectué l'étude de faisabilité qui m'avait été confiée, des obstacles rencontrés lors du déroulement de mon stage mais surtout de la façon dont j'ai perçu le fait de mener une mission. En effet de nombreux aspects sont apparus au fil de mon étude. Tous ces éléments m'ont permis, pour l'essentiel, d'avoir un nouveau regard sur la circulation de l'information dans les organismes, ainsi que sur le rôle des centres de documentation et sur la façon d'intégrer ces logiques dans le cadre d'un projet.



La deuxième partie de ce rapport est constituée d'une version provisoire (mais presque achevée) du rapport que je rendrai à G. Uster à la fin de mon stage, après l'ajout de quelques aspects complémentaires qui viendront suite à une réunion prévue le 05 octobre avec le CETE Nord-Picardie. Ce rapport comporte donc l'essentiel de mon activité de fin juin à début septembre. Il ne constitue en aucun cas un compte rendu d'activités mais bien une tentative de réponse à l'expression d'un besoin et d'une demande informationnels.

PREMIERE PARTIE :  
RAPPORT D'ACTIVITE

# **I- Présentation**

## **I.1- Lieu du stage : L'INRETS**

### **I.1.1- L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité**

Mon stage s'est donc déroulé à l'INRETS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité. Il s'agit d'un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère de la recherche et du ministère chargé des transports. Ses missions sont :

- ✓ D'effectuer, faire effectuer et évaluer toutes les recherches et tous les développements technologiques consacrés à l'amélioration, pour la collectivité, des systèmes et moyens de transport et de circulation du point de vue technique, économique et social.
- ✓ Mener dans ces domaines tous les travaux d'expertises et de conseil.
- ✓ Valoriser les résultats de ces recherches et travaux, contribuer à la diffusion des connaissances scientifiques et participer à la formation par et à la recherche dans le secteur des transports en France et à l'étranger.

L'INRETS est divisé en quatre centres repartis dans différentes régions de France. Il est dirigé par un conseil d'administration et un conseil scientifique, de même que par une directrice générale et des directeurs généraux adjoints. Chaque centre dépend ensuite d'un directeur délégué (voir l'organigramme en annexe 1).

Les différents centres sont situés :

- ✓ Arcueil en région parisienne, qui est le *centre-mère* dont les autres centres dépendent.
- ✓ Le centre de Lyon-Bron
- ✓ Le centre de Marseille-Salon de Provence
- ✓ Le centre situé à Villeneuve d'Ascq (cité scientifique) où s'est déroulé mon stage.

Chaque centre est également divisé en unité de recherche (UR), avec, pour chacune, des spécificités et des thèmes d'études propres.

Il existe comme j'ai pu m'en rendre compte durant mon stage de nombreuses collaborations entre l'INRETS et d'autres organismes, tant au plan régional (GRRT par exemple) que national et européen.

### **I.1.2- Le centre de Villeneuve d'Ascq**

Le centre de Villeneuve d'Ascq est présenté en annexe 2, son directeur délégué est Guy Joignaux

Trois unités de recherche existent sur le site de Villeneuve d'Ascq:

- ✓ LEOST : Laboratoire Electronique, Ondes et Signaux pour les Transports.
- ✓ TRACES : Centre de Socio-Economie des Transports et de l'aménagement.
- ✓ ESTAS : Evaluation des Systèmes de Transport Automatisés et leur Sécurité.

### **I.1.3- L'Unité de Recherche ESTAS**

L'unité de recherche dont je dépendais et dans laquelle j'ai travaillé pour la période mon stage était l'unité de recherche ESTAS dont les principaux axes de recherche sont la sécurité et l'exploitation. (voir présentation d'ESTAS en annexe 3).

Le directeur d'ESTAS est Gérard Couvreur qui encadre les chercheurs et les administratifs.

En effet je ne travaillais pas au sein du service de documentation étant donné le caractère spécifique de l'information à capitaliser. Le centre de documentation traite bien entendu l'ensemble du domaine des transports et quelques aspects spécifiques mais la notion d'intermodalité ne bénéficie pas d'un suivi thématique dans le centre de documentation.

C'est donc logiquement que j'ai été rattachée à l'unité de recherche de mon responsable professionnel, Guillaume Uster, qui lui travaille depuis quelques temps, sur l'intermodalité, et plus spécifiquement sur l'information multimodale (essentiellement sur les aspects juridiques et institutionnels en collaboration avec Sophie Guidez-Catalan).

## **I.2- Une mission : capitaliser une information essentielle**

### **I.2.1- Intermodalité et information multimodale**

L'intermodalité est la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport pour un même déplacement avec un billet unique<sup>1</sup>. Cette définition simplifiée suffit malgré tout pour rendre compte des enjeux que génère l'intermodalité en matière de transport, et notamment de transport collectif, en ce sens qu'elle constitue une des demandes fortes des voyageurs dans le cadre d'un développement durable.

L'information multimodale est l'information que l'on met à disposition de l'utilisateur pour effectuer son trajet dans le cadre de politiques intermodales, c'est à dire l'utilisation de plusieurs modes de transport combinés.

Dans le cadre de mon stage et de mon objet d'étude (faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale), l'expression *information multimodale* ne désignait pas l'information mise à disposition de l'utilisateur mais l'information propre aux différents acteurs du domaine des transports pour mener leurs projets ou travaux de recherche sur l'intermodalité.

---

<sup>1</sup> PREDIT, Actions fédératives, intermodalité-voyageurs / information-communication, juin 2000

Cette information représente, pour les acteurs un certain enjeu. En effet la combinaison de plusieurs modes de transport de manière organisée et valorisée, est un des grands projets dans le domaine des transports collectifs car il répond à une forte demande de la part des usagers.

Mais l'intermodalité sous-entend une étroite collaboration entre acteurs, une excellente connaissance des expériences menées, des projets en cours. C'est avec une approche pertinente et informée du domaine que les acteurs pourront réellement mettre en place des politiques de déplacement multimodales.

### **I.2.2- Constats**

Ces collaborations, réunions, regroupements se font peu à peu. Par contre force est de constater que l'information pourtant relativement abondante dans ce domaine très précis ne circule pas ou très peu et uniquement au sein d'un cercle fermé d'acteurs. C'est sur ce constat que Guillaume Uster a proposé de capitaliser l'information accumulée sur l'intermodalité (voir en annexe 4, le mail dans lequel G. Uster expose son projet).

Il existe donc un volume d'information amassée au cours de réunions, déplacements, colloques, travaux de recherche... mais cette information ne circule pas et reste stockée dans un bureau et non au sein d'un centre de documentation, étant donné sa spécificité et la faiblesse de la collaboration des acteurs concernés avec le service documentation.

Ce qui est fort regrettable, puisque les acteurs capitalisent personnellement des documents, à l'occasion les transfèrent à d'autres acteurs, mais toute cette circulation se fait de manière informelle et cela nuit donc à l'avancement de certains projets qui nécessitent une connaissance actualisée du domaine. De plus, l'exclusion de la documentation de cette circulation de l'information ne permet pas un repérage ni une utilisation optimale de ce *fonds documentaire* informel qui ne peut pas ainsi être valorisé par le biais de l'intervention d'un professionnel.

Le deuxième constat porte sur le nombre d'expériences menées dans ce domaine. De plus en plus de villes tentent, même de façon réduite, d'offrir des déplacements intermodaux à leurs usagers (comme à Marseille avec l'expérience *le pilote*<sup>2</sup> et certaines villes ou régions proposent même des expériences à plus grande échelle (comme à Valenciennes avec la carte Transcard ; titre unique de transport) ou de façon ponctuelle comme les

---

<sup>2</sup> <http://www.lepilote.fr>

opérations de collaboration entre TRANSPOLE et la SNCF pour des évènements particuliers (lors de la braderie par exemple).

Toutes ces expériences sont riches en enseignements de tous types (organisationnels, institutionnels...) mais ne sont pas forcément connus de tous. De même les groupes d'exploitants mettent au point des logiciels d'intégration tarifaire ou visant la mise en commun de bases de données horaires, des techniques... autant d'éléments qu'il serait intéressant de partager pour permettre à de nouveaux projets et de nouvelles expériences de voir le jour.

### **I.2.3- Premières solutions**

C'est pourquoi au vu de ces constats et de l'évolution des travaux notamment sur les aspects juridiques et organisationnels, G. Uster a proposé de capitaliser cette information abondante, et ce, afin de partager son expérience et de bénéficier de celle des autres acteurs.

Il a également proposé de travailler à une veille sur le sujet et à une capitalisation des expériences menées dans le domaine.

Cette capitalisation d'information et d'expériences avait donc pour but de proposer aux acteurs travaillant sur des politiques intermodales, un centre de ressources dans lequel seraient regroupés et organisés les documents sur ce thème, dans une idée de partage d'information pour un accès plus large aux travaux effectués.

Le projet ou thème de recherche initial, après une réunion de prise de contact entre M. Cotte, M. Uster et moi-même, était donc « faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale », on verra par la suite en quoi cet objectif a été atteint et quelle dimension il a pris.

## **II- Méthodologie**

Après avoir défini un intitulé de stage avec mes responsables professionnel et universitaire, la première étape de mon stage a consisté à me familiariser avec un domaine nouveau et peu connu : les transports en général, les transports collectifs en particuliers, puis l'intermodalité et l'information multimodale.

La deuxième étape a été de définir puis de mettre en place une démarche construite pour mener cette étude.

Enfin, dans un dernier temps, j'ai élaboré un compte rendu de mes recherches, bilan final ou presque de cette étude, dans lequel sont proposés les trois scénarii de centre de ressources initialement prévus.

### **II.1- Cerner un nouveau domaine**

En effet pour préparer et élaborer une étude, il faut tout d'abord maîtriser le domaine dans lequel on va travailler. Cela constitue, à mon sens, une étape inévitable et fondamentale dans la gestion de projet.

#### **II.1.1- Première approche du secteur des transports pour avoir une vue d'ensemble de la complexité du domaine**

Pour cerner le domaine des transports, j'ai donc passé environ trois semaines à faire des recherches bibliographiques, à compiler des ouvrages, des études, des sites web sur ce thème en général. Il s'agissait dans un premier temps de comprendre le fonctionnement des transports publics, des centres de recherches, des groupes de travail, d'un point de vue financement mais aussi organisationnel. Les acteurs sont nombreux dans ce domaine et agissent à différents niveaux (Etat, exploitants, groupements...), il est important de comprendre la complexité du domaine pour mener une réflexion qui tienne compte de cette complexité.



Pour effectuer cette période d'*immersion*, j'ai tout d'abord commencé par lire et prendre en notes un ouvrage de référence en matière d'intermodalité<sup>3</sup>. A partir de cette lecture qui donne un excellent panorama de l'intermodalité en France, j'ai utilisé divers ouvrages généraux sur les transports publics pour obtenir une vue générale du domaine, de son fonctionnement et de ses enjeux. Puis j'ai consulté d'autres sources sur l'intermodalité, pour une présentation sommaire de cet aspect voir en annexes 5 et 6.

Pour mener ces recherches j'ai utilisé les bibliographies détaillées de certaines études disponibles à l'INRETS, et des nombreuses conversations sur ce sujet avec Sophie Guidez-Catalan qui travaille sur certains aspects spécifiques de l'information multimodale.

## **II.1.2- Discussions et réunions**

C'est donc non seulement la lecture et la prise de notes d'ouvrages spécialisés qui permet de cerner un domaine mais aussi les discussions entre collègues qui ont eues une vision plus critique et souvent plus pertinente. Ces discussions ont été le moyen de confronter des opinions, de vérifier des points imprécis et de poser des questions pour comprendre, en partie, le fonctionnement d'un domaine très complexe et où interagissent une multitude d'acteurs.

Après cette première étape, j'ai eu une première réunion avec S. Guidez-Catalan et G. Uster, afin de voir ensemble « ce que j'avais appris et compris » , préciser certains points relatifs à l'information multimodale, et d'envisager une démarche pour l'étude.

## **II.2- Définir et mettre en oeuvre une démarche en fonction d'une demande**

### **II.2.1- Première réunion de bilan**

---

<sup>3</sup> GART, ADEME, *Politiques et pratiques d'intermodalité*, GART, 1999

Suite à cette première réunion, nous avons décidé qu'il faudrait contacter un certain nombre d'acteurs pour leur proposer le projet en cours et voir avec eux quelles propositions ou quelles demandes ils pouvaient formuler.

J'ai donc effectué un recensement des acteurs qu'il semblait nécessaire de contacter. Le choix s'est effectué en fonction de leur intérêt pour l'intermodalité ou des expériences qu'ils pouvaient mener dans leur régions ou villes respectives.

Suite à quoi, G. Uster a organisé une réunion (fin juin) avec les deux documentalistes de l'INRETS de Villeneuve d'Ascq, P. Rigaud (affaires régionales, documentation et communication) et G. Pevergne (documentaliste) pour leur présenter l'objet de l'étude menée et envisager une participation ou une collaboration de leur part. Ils m'ont tous deux fait part de leur expériences dans le domaine.

Lors de cette réunion, j'ai donc proposé une liste personnes (en annexe 7) à contacter ainsi qu'une première grille d'entretien. Après discussion, nous avons abouti à une grille d'acteurs avec lesquels il semblait judicieux et intéressant d'envisager une collaboration. La connaissance du domaine et du tissu de contacts était là fortement nécessaire pour pouvoir comprendre l'ensemble des relations entre tous les acteurs.

## **II.2.2- Préparation des entretiens**

Pour préparer ces entretiens, à partir du carnet d'adresses de G. Uster et des résultats de la réunion précédente, j'ai élaboré une grille de contacts regroupant les coordonnées de toutes les personnes à contacter (voir en annexe 8).

Puis en collaboration avec G. Uster et avec les conseils de S. Guidez-Catalan, j'ai affiné et précisé la grille d'entretien (annexe 9). L'objectif de ces entretiens était de présenter le projet de capitalisation et de proposer une participation de la part des personnes interrogées ; participation tant documentaire que financière. L'analyse des objectifs de ces entretiens de situent dans la deuxième partie de ce document (rapport INRETS). Il s'agissait donc également de cerner une demande, l'utilité et les conditions de mise en œuvre de ce centre de ressources.

A partir de trois propositions de base de scénarii, on recueillait également des propositions d'organisation ou des réactions afin de permettre d'élaborer les futurs scénarii en accord avec les demandes des futurs usagers.

### **II.2.3- Mener des entretiens**

Ces entretiens ont été menés sur deux mois environ. Soulignons que juillet et août n'étaient pas des périodes idéales pour contacter les acteurs. En effet beaucoup de temps a été perdu puisque la plupart des personnes contactées ont finalement été assez difficile à joindre.

Ces entretiens ont accrus ma connaissance du domaine et de son tissu de relation. Ils ont été très enrichissants et porteur de beaucoup d'enthousiasme. Certes parfois les demandes des acteurs semblent quelque peu irréalisable. Mais ce fut un excellent moyen de vérifier l'enjeu de l'information et de sa circulation.

En effet, cela a été d'une grande utilité, puisqu'en plus de mieux cerner les demandes de capitalisation documentaire des acteurs, ces entretiens ont permis de soulever une autre demande aussi forte celle de recevoir une information d'actualité en matière d'intermodalité. On dépasse donc ici le cap de la simple documentation pour aborder la dimension plus vaste de circulation de l'information et de ses enjeux.

Ces entretiens téléphoniques duraient environ de trente à quarante cinq minutes, les réponses étaient prises en notes sur une grille réponse (annexe 10) puis reportaient sur une grille d'analyse individuelle où étaient reportés les éléments de réponses importants, selon une vingtaine d'idées forces (voir en annexe 11 une grille d'analyse individuelle vierge et une remplie en annexe 12).

A la fin des entretiens, j'ai obtenu une grille de contacts relativement conséquente et complète, qui pourra être réutilisée pour servir de base à un carnet d'adresses (annexe 13).

## **II.3- Elaborer une étude de faisabilité**

### **II.3.1- Premier bilan**

A partir des entretiens et pour une réunion avec G. Uster, S. Guidez-Catalan, P. Rigaud et G. Pevergne (début août), j'ai proposé un premier bilan des entretiens menés pendant l'été.

Nous avons alors réfléchi à qui serait le meilleur acteur capable de prendre en charge ce centre de documentation puisque l'enthousiasme et les réponses des acteurs en justifiaient la mise en place.

De nouveaux contacts ont donc été proposés ainsi qu'une ligne directrice pour le compte rendu final.

### **II.3.2- Définir un compte rendu**

Ce compte rendu, ici en version provisoire dans la deuxième partie, sera transmis à tous les acteurs intéressés afin d'envisager ensemble une mise en place physique de centre de ressources.

Il comprend donc une présentation du projet ainsi qu'une présentation de l'étude menée. Puis y sont présentés les entretiens, les contacts pris ainsi qu'un bilan de ces entretiens. Pour terminer j'y propose donc les scénarii prévus ainsi que quelques éléments afin de favoriser la circulation de l'information entre acteurs.

Dans sa version définitive, il comprendra en annexes la grille de contacts définitive, la grille d'entretien, les grilles de réponses individuelles, la grille d'analyse globale (annexes 13, 9, 12, 14)

### **II.3.3- Proposer des scénarii**

Pour construire ces trois scénarii, ainsi qu'un modèle de circulation de l'information, j'ai consulté les mémoires de DESS des années précédentes afin de voir ce qui avait déjà été fait. Les recherches pour des ouvrages sur une capitalisation et une organisation inter-organismes n'ont pas été très enrichissantes.

J'ai analysé et fait une synthèse des entretiens pour en retirer les aspects essentiels à privilégier (voir deuxième partie, II) et annexe 14 : grille d'analyse globale).

Finalement pour la liste de diffusion qui est proposée, des sites comme egroups apportent beaucoup d'information (voir en annexe 15) pour expliquer le fonctionnement et la mise en place d'une liste de diffusion.

La lettre d'information sur l'intermodalité est envisagée sur le principe de *Transflash*, revue spécialisée des transports (annexe 16)

Concernant l'aspect serveur de documents, en plus du cahier des charges que m'a aimablement transmis M. Gendre du CERTU, j'ai utilisé un ouvrage d'une société de consultants<sup>4</sup>.

Tous ces éléments m'ont permis de construire et de proposer des scénarii ainsi qu'une organisation de la circulation de l'information moins formelle. Les différents scénarii proposés sont repris sous forme de schéma en annexes 17 à 20.

---

<sup>4</sup> TOSCA consultants, Diffuser la documentation via intranet et internet, éditions de l'ADBS, 1998.

# III- Analyse

## III.1- Mener un projet

Ce stage à l'INRETS m'a en effet permis de poser un autre regard sur la notion de projet. Un projet est non seulement le fruit d'une demande formulée, ici une étude pour un centre ressources, mais aussi et surtout le résultat d'enjeux, de prise de conscience.

A travers les entretiens que j'ai menés, à travers les conversations avec G. Uster ou S. Guidez-Catalan ou avec d'autres acteurs que j'ai pu rencontrer, peu à peu tous les enjeux, l'utilité et même la nécessité de ce centre ressources sont apparus.

Puis en constatant que capitaliser l'information n'était pas suffisant, que cela ne répondait que partiellement à une demande que je pense avoir bien entendue, le passage à une deuxième dimension (organiser la circulation de l'information) est venu naturellement.

On parle souvent des enjeux de l'information mais je pense ne jamais l'avoir aussi bien compris que dans le cadre de mon stage.

De plus lors de cette étude, j'ai pu conforter mon opinion selon laquelle une mission cela se mène sur la durée. Ces quatre mois de stage, en plus de m'offrir une véritable vue de ce qu'est la vie en entreprise au quotidien, m'ont beaucoup apporté, en ce sens que j'ai pu réellement mener un projet et le voir évoluer (sur le papier), de quelques hypothèses de départ nous sommes parvenus à des scénarii construits et à des propositions structurées.

D'un domaine qui me semblait confus et complexe, j'ai eu l'impression d'en comprendre une partie des enjeux. Il me semble que cette compréhension, cette vue générale d'un domaine est un des points essentiels pour mener à bien un projet. Il ne s'agit pas bien sur ici d'être spécialiste du domaine des transports, mais de comprendre quels enjeux l'intermodalité représentent pour l'avenir des transports collectifs.

## III.2- Une mission qui évolue

Le deuxième aspect qui ressort de ce stage, et qu'il me semble nécessaire de souligner, c'est qu'une mission évolue et est amenée à se modifier au fur et à mesure de sa conduite, dans le cas de cette étude tout au moins. De nouveaux enjeux ou de nouveaux aspects qu'il faut nécessairement prendre en compte apparaissent et sont apparus au fil de cette étude

En effet, l'intitulé de stage disait « faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale ». De cette première approche, on s'est éloigné tout d'abord en élargissant le champ couvert ; d'information multimodale, on est passé à intermodalité. La notion d'information multimodale étant trop restrictive et souvent très mal comprise par les acteurs qui prenaient cette notion du point de vue information pour l'utilisateur et non pour les acteurs. L'intermodalité est certes plus large mais aussi plus compréhensible et plus représentative. Capitaliser une information trop spécifique, dans ce cas, ne comporte pas d'intérêt pour l'utilisateur potentiel. Par contre il faut bien entendu envisager un sous-domaine « information multimodale » dans le futur centre de documentation.

De même, la notion de centre de ressources a été complétée par une notion d'organisation et de circulation de l'information moins capitalisable et plus ponctuelle. Cet aspect n'avait pas été envisagé au début du stage mais il s'est imposé peu à peu au fur et à mesure des discussions.

Mener un projet c'est donc aussi savoir garder suffisamment de distance avec son sujet pour rester critique et voir de nouveaux enjeux survenir. C'est savoir prendre de la distance.

### **III.3- L'avenir de ce projet**

Cette étude est donc presque terminée, il reste une réunion avec le CETE Nord-Picardie, pour définir une collaboration ou une prise en charge potentielle. La version définitive de cette étude inclura donc les résultats de cette réunion ainsi que ceux qui feront suite à un contact avec le CERTU sur l'aspect de veille.

Cette étude sera ensuite transmise à toutes les personnes qui ont été contactées cet été puisque toutes ont demandé un retour d'information. A partir de là, la mise en œuvre effective de ce centre de ressources devrait être envisageable, une fois le cadre réglementaire d'utilisation, d'accès clairement établi.



DEUXIEME PARTIE :  
RAPPORT I.N.R.E.T.S.

# Introduction

L'initiative de cette étude revient à Guillaume Uster. Partant d'un constat simple, dans le cadre de ses recherches menées à l'INRETS sur l'intermodalité et l'information multimodale, il a souligné que la région Nord Pas de Calais semblait de plus en plus en avance sur ce thème. Et que par ailleurs l'information dans ce domaine représentait un volume non négligeable et un intérêt de plus en plus croissant. Cette masse d'informations accumulées au fil de nombreuses réunions, participations à des groupes thématiques et de recherches personnels, apparaîtrait comme susceptible d'intéresser l'ensemble des acteurs qui travaillent dans ce domaine. L'idée première qui a motivé cette étude était donc de « **partager notre expérience** » .

Cette première idée a été formalisée par G. USTER, par une demande précise dans un cadre défini : il faudrait partager cette information certes mais il serait surtout nécessaire de la capitaliser de manière formelle (dans un centre de ressources notamment) pour pouvoir mieux en assurer l'accessibilité et la diffusion. Ce centre de documentation devrait permettre non seulement de capitaliser des ressources documentaires papiers sur l'intermodalité mais aussi de regrouper les sites Internet utiles et les documents électroniques sur ce thème. De même, en collaboration avec d'autres organismes, il serait opportun de mettre en place des actions de veille sur le sujet. A partir de ces éléments il sera donc plus aisé de partager l'information dans un domaine dont les enjeux à venir sont essentiels.

Le travail sur cette idée a fait l'objet d'un stage de quatre mois. La demande a été formalisée sous la forme d'un intitulé de stage : « **faisabilité d'un centre de ressources en information multimodale** ». Ce stage a été effectué à l'INRETS encadré par Guillaume Uster et sous la direction universitaire de Dominique Cotte, par une étudiante en maîtrise de sciences de l'information et de la documentation à l'université Charles de Gaulle - Lille III.

L'objectif de cette étude, menée sur quatre mois, était donc de réfléchir à la mise en place d'un centre de documentation en intermodalité, qui permettrait d'organiser une capitalisation et une diffusion de l'information disponible dans ce domaine. En effet il existe de nombreux

documents de tous types, mais cette masse documentaire ne semble pas totalement exploitée ni exploitable.

Cette étude a été menée en trois temps. Tout d'abord il a fallu établir une liste des acteurs susceptibles d'être intéressés par cette idée et qui pourraient éventuellement participer à ce projet. Puis à partir de cette liste, les personnes concernées ont été contactées pour définir avec elles quel intérêt, quels besoins, quelles formes, quelles demandes, quel investissement chacun pourrait suggérer dans l'objectif d'une participation à une éventuelle capitalisation documentaire formalisée. Et suite à ces entretiens et à l'analyse qui en a découlé, trois scénarii construits ont été définis pour servir de base à une discussion sur ce thème et à la mise en place d'un centre de documentation en intermodalité.

# I- Présentation des entretiens

## I.1- Objectifs des entretiens

Dans le cadre de cette étude sur **la faisabilité d'un centre de ressources en intermodalité** (et plus spécifiquement en information multimodale), menée sous la direction de M.Guillaume USTER à l'INRETS de Villeneuve d'Ascq, un certain nombre d'acteurs du domaine des transports a été contacté par téléphone. Et ce, afin de vérifier et de cerner avec eux les enjeux, les besoins et l'utilité de ce projet.

Les entretiens menés portaient sur plusieurs aspects (information, utilisation, forme de la documentation, types d'information...) à travers lesquels étaient traités quatre grands thèmes (voir grille d'entretien en annexe 9) :

- Présentation des enjeux
- Mise en perspective et intérêts
- Quel engagement, quel investissement
- Propositions de scénarios et réactions

Il s'agissait donc, au cours de ces entretiens téléphoniques, d'une durée d'une demi-heure à quarante cinq minutes environ de :

♦ Exposer le projet de **capitalisation** des connaissances par rapport aux nouveaux enjeux émergents actuellement (type plan de déplacement urbain, loi sur l'information...).

♦ Mettre à jour les **besoins** et les **apports** possibles en matière de ressources informationnelles en intermodalité et plus précisément en information multimodale, en tentant de faire le point sur l'ensemble de l'information (officielle ou non) disponible dans le domaine. Cela permet également de cerner s'il existe un réel besoin et une réelle demande pour une éventuelle capitalisation de l'information. Il s'agit donc ici **de vérifier l'utilité et la nécessité de cette capitalisation**.

◆ Avoir une vue d'ensemble du domaine et préciser quels aspects précis, relatifs à l'intermodalité, il convenait de prendre en compte, avec, au départ, une première proposition portant sur les aspects juridiques et organisationnels.

◆ Etablir dans quelles mesures les différents acteurs seraient éventuellement prêts à participer et sous quelles formes pourraient se traduire les éventuelles **participations** et **collaborations** (financement, personnel, matériels, temps).

◆ Présenter et introduire la notion non seulement de capitalisation des connaissances mais aussi de capitalisation et de suivi des expériences menés en France mais aussi à l'étranger, ainsi que de recherche d'information encore peu ou non connue (notion de **veille**).

◆ Définir et préciser **les souhaits** des acteurs qui seront amenés à utiliser le centre de ressources. On met donc à jour ce que voudraient les acteurs dans une situation idéale (ce qui est souhaitable) mais on recueille également leur suggestions pour un projet « réalisable » compte tenu de leur propres expériences et des contraintes économiques....

◆ Connaître et cibler les personnes, organismes ou autres groupes de travail avec lesquels les acteurs estiment qu'il faut nécessairement travailler et mettre en œuvre ce centre de ressources.

◆ Obtenir des **réactions** par rapport **aux propositions initiales** et recueillir parfois un **scénario alternatif** aux trois scénarii de base proposés voir même parfois une idée totalement différente des hypothèses proposées.

Tous ces éléments recueillis au cours des entretiens serviront donc à l'**élaboration de scénarii construits** en fonction des réalités techniques et économiques mais aussi en fonction des aspirations des futurs usagers.

## I.2- Qui a été contacté :

Une trentaine d'acteurs a été contactée, chaque entretien a donné lieu à une prise de renseignements sur l'existence ou non d'un centre de documentation et sur le suivi de la thématique au sein de ce centre de documentation, pour un éventuel contact téléphonique ultérieur.

Les acteurs interrogés sont très divers : exploitants, chercheurs, institutions, autorité organisatrices, groupement de professionnels.... (voir liste de contacts en annexe 13).

Il reste encore quelques personnes à joindre, et la participation éventuelle d'autres acteurs n'est pas à exclure. La liste des contacts proposée ici n'est bien évidemment pas exhaustive ni définitive, puisque de nouveaux contacts ont souvent été suggérés par les personnes interrogées.

## II- Synthèse des entretiens

Cette synthèse repose sur les grilles individuelles de compte rendu d'entretien en annexe 11 et 12 et elle est reprise sous forme de tableau proposant un point de vue général en annexe 14.

### II.1- Aspects généraux

L'accueil a toujours été positif et même enthousiaste, les personnes contactées se sentaient toujours intéressées et impliquées. Le cas échéant, elles proposaient une re-direction vers quelqu'un d'autre plus au fait du sujet. La plupart des contacts ont demandé un retour d'information dès cette étude achevée. Par ailleurs l'intégration de nouveaux acteurs, en plus de ceux initialement prévus, dans ce projet a souvent été suggérée

Tous les acteurs disposent d'une **documentation personnelle**, de volume variable, base de travail et de réflexion dans leur activité. Cette documentation résulte d'une démarche individuelle de recherche de l'information. Il s'agit de documents issus de leur propre production mais aussi résultat des nombreux contacts avec d'autres acteurs qui transmettent volontiers leur production. Cette documentation personnelle est plutôt simplement accumulée que véritablement ordonnée et organisée.

Un **réseau de circulation** de l'information existe mais il est complètement informel, non organisé et non systématique. Ce réseau s'est créé naturellement à travers des listes de contacts, des réunions thématiques et des groupes de travail ou encore lors de partenariats sur des aspects bien définis. Il s'agit plus d'un simple tissu de relations qui s'échangent ponctuellement des documents que d'un véritable maillage fonctionnel permettant une circulation de l'information.

Il existe un **réel besoin** de capitaliser et de systématiser la diffusion de l'information puisqu'un grand déséquilibre et une inégalité devant l'accès à l'information sont apparus lors des entretiens.

**En aucun cas le sujet de l'intermodalité ne fait l'objet d'un suivi ou d'une veille au niveau du centre de documentation** (s'il y en a un) de l'interrogé, la documentation est toujours le fruit d'une accumulation et d'une veille menées à l'initiative seule de l'intéressé. Soulignons que, dans quelques cas, il est prévu de mettre en place un suivi du sujet au niveau du centre de documentation, voire même dans un centre de veille sur l'ensemble du secteur transport. C'est le cas de la SNCF notamment, ainsi que du CERTU qui projette de mettre en place une veille dans ce domaine (en collaboration avec l'ADIT)<sup>5</sup>. La thématique semble encore trop spécifique et trop peu développée pour justifier la charge de travail que cela représenterait pour un centre de ressources d'effectuer un suivi régulier. Très peu de centres de documentation ont finalement été contactés. Le rôle de la structure documentaire, sauf exception semble donc encore très restreint sur ce thème.

**Une véritable demande et un réel besoin d'information apparaissent donc clairement.**

Toutes les personnes contactées ont assuré de leur bonne volonté quant à la transmission de leur documentation personnelle et de leur production d'information (selon bien sûr certaines conditions) et ont presque toutes suggéré de dégager du temps si nécessaire pour élaborer une note de synthèse ou un résumé de leur documents. Eventuellement, lorsqu'un centre de documentation existe, une collaboration mais relativement minime a été proposée.

La **notion de veille** et de capitalisation des expériences ainsi que de suivi de l'évolution de ces expériences a été perçue comme bénéfique et très utile et vivement encouragée.

Pour tous, ce projet apparaît donc comme une véritable opportunité de mettre en commun une information très ciblée mais aussi de permettre un **gain de temps** notoire ainsi qu'une plus grande **accessibilité à l'information** (moins de temps passé à chercher un document) et une meilleure **actualisation** de l'information disponible. En effet dans le domaine, il se fait de plus en plus d'études, de recherches... dont les acteurs ne sont parfois pas tous informés ou alors dans des délais trop longs (l'information n'est plus alors d'actualité).

---

<sup>5</sup> Document de travail de M. Gendre, CERTU : cahier des charges d'un serveur de documents sur les systèmes d'aides à la gestion de trafic



## II.2- Les desiderata des acteurs

Des aspects précis sur la notion d'intermodalité ont été cités tant d'un point de vue apport que réception d'information. Les domaines principaux sont les **expériences** (études préliminaires, suivis, bilans...), les **aspects juridiques et organisationnels**. Les aspects techniques sont encore peu requis, de plus ils relèvent plus de considérations commerciales (études sur des logiciels d'exploitation, de gestion par exemple), ils donc plus difficilement communicables à tous.

Recevoir une information condensée et synthétique pour éviter d'être « noyé » sous un flux d'information trop important et trop volumineux tout en ayant la possibilité d'avoir accès au document brut quand il semble intéressant. Cela permet de se tenir informé des nouvelles publications et des projets en cours de réalisation. La **note de synthèse** ou le **dossier thématique** ont été largement demandés car ils permettent d'effectuer un tri personnel en fonction de l'objet ou du thème de recherche et d'étude.

Quelques interlocuteurs ont sollicité une diffusion de l'information en fonction de **profils** prédéfinis ; de types : aspects juridiques, aspects techniques, aspects organisationnels... Il s'agit là d'un passage à un stade plus élaboré de la diffusion d'information et les acteurs sont conscients de la charge tant technique que de travail, supplémentaire que cela représente.

Il importe en fait aux acteurs de savoir que l'information existe et où elle est disponible. Avoir un numéro de téléphone ou une e-mail pour un contact avec la personne qui dispose de l'information pourrait suffire apparemment dans un premier temps. L'essentiel est d'organiser et de systématiser la diffusion d'une information succincte mais complète.

La **diffusion** la plus pertinente au vu des entretiens semble être, logiquement, l'**Internet** ou à la rigueur un **feuilleton régulier** type *Transflash* (lettre éditée par le CERTU, en collaboration avec les CETE) qui ferait le point sur les parutions, les documents existants avec les contacts auxquels s'adresser pour une information complète. En plus il faudrait créer une base de catalogue bibliographique, à réactualiser régulièrement.

S'agissant de l'Internet, la **mailing List** a été vivement recommandée ainsi qu'un site web avec un catalogue en ligne et un serveur de documents permettant le téléchargement directement en ligne.

La **diffusion** devrait, toujours selon les acteurs, se faire vers les centres de documentation sous forme condensée afin que tous les usagers, quelques soient leur domaines de travail, puissent avoir un accès à

l'information même partielle, puisque ce ne sont pas toujours les même personnes qui travaillent sur la thématique (notamment dans les administrations). Par contre l'information doit toujours être transmise à l'interlocuteur privilégié sur le domaine et plus largement aux groupes de travail.

**Plus généralement on peut dire que tous les acteurs ont insisté sur les notions de facilité d'accès à l'information, de gain de temps, de synthèse de l'information.**

## **II.3- Participation et investissement**

Aucun des acteurs interrogés n'a, bien évidemment, spontanément proposé une participation financière ou une prise en charge partielle du coût de ce projet que ce soit sous forme de personnel, de financement direct, de locaux ou de matériel informatique....

Par contre l'éventualité **d'un abonnement** ne semble pas rencontrer d'opposition notoire chez les intéressés qui en ont parfois fait la proposition eux-mêmes.

De plus la plupart des interlocuteurs assurent pouvoir dégager un peu de temps pour transmettre leur document et/ou rédiger des synthèses.

**Les propositions de financement** ont été fort diverses ; état, mixte, privé.... Sur cet aspect, aucune ligne directrice n'est apparue.

## **II.4- Types de documents existants**

Le nombre d'ouvrages spécifiques est relativement restreint (l'intermodalité touche à beaucoup de domaines mais ne possède pas encore sa propre littérature). L'essentiel de l'information sur le sujet se compose de rapports, d'études, articles de revues spécialisées ou articles de journaux.... Vincent Gendre, du CERTU, il y a deux ans, a rédigé un état de l'art dans le domaine, cela constitue en soi une première base bibliographique intéressante même si un peu ancienne<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> CERTU *Systèmes d'information multimodale, Une bibliographie commentée*, Lyon : mars 1999.

Sites Internet des nombreux organismes, regroupés dans les *bookmark* des différents acteurs.

Il s'agit donc de documents papier et électronique mais d'un volume relativement faible qui, par contre semble devoir croître rapidement compte tenu des études et projets en cours.

## **II.5- Les obstacles possibles /pérennité du centre de ressources**

Aucune des personnes contactées n'a soulevé d'obstacles majeurs si ce n'est des problèmes de types conflits entre exploitants ou la réticence possible de certains à transmettre leur documents....

Par contre on a souvent insisté sur la nécessité **d'une charte de déontologie** pour une utilisation en toute confiance et une réciprocité dans la transmission de l'information. Cette charte d'utilisation permettrait en outre de remédier ou au moins de minimiser les écarts de conduite en matière de transmission d'information.

Un **interlocuteur privilégié**, avec une bonne connaissance du domaine, de la densité et de la complexité du réseau de contacts, a été souvent requis afin de permettre un meilleur suivi des dossiers et un accès simplifié à l'information. Cela permettrait également d'instaurer un suivi régulier de l'état de l'art dans le domaine et d'assurer la pérennité de cette capitalisation formelle de l'information, en imposant ainsi une dynamique aux flux d'information.

Les différents acteurs ont souligné la nécessité de **ne pas multiplier les interlocuteurs** et les groupes de travail qui semblent déjà forts nombreux, et auxquels la plupart des acteurs ont participé ou participent déjà. Il existe en effet une multitude de groupes de réflexion ou regroupement entre organismes (PREDIT, GART, UTP,... pour ne citer qu'eux).

## **II.6- Réactions aux scénarii proposés**

Le premier scénario a forcément été rejeté la plupart du temps, jugé trop obsolète et finalement à peine mieux ou équivalent à la circulation informelle actuelle. Ce scénario très basique ne semble pas viable à plus ou moins long terme. Il ne constitue même pas une première étape vers le scénario

2 (selon les personnes interrogées et sauf quelques rares exceptions). Personne ne semble vouloir ou pouvoir s'en contenter.

Le deuxième scénario est bien entendu passé pour le plus réaliste et le plus réalisable financièrement et techniquement selon tous les acteurs. Il a été perçu comme le scénario minimum en terme d'utilité, de facilité, d'utilisation et de perspectives d'évolution.

Le troisième scénario a provoqué des réactions plus mitigées ; soit il a été perçu comme idéal en terme d'utilisation et de diffusion, soit il a été jugé comme disproportionné par rapport à l'utilisation probable. De plus son utilité n'a pas forcément été vue comme justifiant un coût hypothétique relativement important. Ce scénario a toujours été, finalement, envisagé comme l'évolution naturelle du scénario 2, si celui-ci fait ses preuves d'un point de vue utilité, efficacité et pérennité.

Il apparaît donc à la suite de ces entretiens qu'il est essentiel et utile de capitaliser et de diffuser l'ensemble des ressources documentaires disponibles dans le domaine de l'intermodalité mais qu'un nouvel aspect est apparu lors des entretiens. En effet, en plus d'un besoin en document, les entretiens ont mis à jour une demande d'information d'un point de vue plus général. C'est à dire que parallèlement à la mise en place d'une structure documentaire, il est nécessaire de travailler à l'organisation d'une meilleure circulation de l'information pour que tous les acteurs puissent non seulement avoir accès à tous les documents parus mais aussi à l'information informelle, plus quotidienne ; de type dates de réunion, colloques, activité des groupes de recherches....

### III- Aspects à privilégier à partir de ces entretiens

L'intérêt et la nécessité de ce projet, au vu des entretiens, est donc indéniable ; **il y a une masse d'information non organisée qui circule (ou ne circule pas)** de façon informelle et parfois même de façon anarchique. La demande existe et est appelée à croître avec des projets comme les Plans de Déplacements Urbains (PDU). Une grande partie des centres de documentation spécialisés dans les transports ne semblent pas encore avoir intégré l'intermodalité dans leur activité de capitalisation documentaire (encore moins concernant l'information multimodale) ou certaines structures ne disposent même pas du tout de centre de documentation. Il y a donc un véritable manque dans ce domaine. Il semble donc nécessaire de profiter de cette période de prise de conscience des enjeux de l'intermodalité pour mettre en place une structure de capitalisation des connaissances. En effet un fonds documentaire complet, spécifique et actualisé sur l'information multimodale serait un excellent outil de travail pour tous. La capitalisation des expériences ainsi que leur suivi seraient l'occasion de bénéficier au mieux des travaux des précurseurs dans le domaine. L'intermodalité en général et l'information multimodale en particulier suscitent une prise de conscience et un enthousiasme suffisants pour justifier la création d'une structure documentaire de base qui sera amenée à se développer parallèlement aux études et aux travaux de plus en plus nombreux dans ce domaine.

Suite au bilan des entretiens on voit que certains aspects sont à prendre en compte impérativement lors de l'élaboration des scénarios, pour répondre le mieux possible aux demandes des acteurs considérés dans cette étude en tant que futurs usagers.

La **simplicité** d'utilisation et d'accès à l'information est l'élément fondamental pour permettre une utilisation optimale du centre de ressources et garantir sa pérennité. Aucun acteur ne souhaite perdre de temps dans la transmission de l'information ou pour y accéder. De plus, la structure à mettre en place devra être relativement souple et peu contraignante en terme d'accès, de diffusion etc. pour ne pas représenter un barrage à l'information. Il est donc nécessaire d'éviter à tout prix de créer une structure trop lourde. On risquerait alors que continue à se développer, parallèlement au centre de documentation,

la circulation informelle actuelle et dans ce cas le centre de ressources périliterait très rapidement.

La pérennité du centre de ressources dépend également de l'établissement d'une **charte d'utilisation** (règlement intérieur) afin d'assurer le renouvellement et l'approvisionnement régulier en information pertinente, actualisée et de qualité. Cette charte devra contenir des éléments tels que les modalités d'accès à l'information (niveau de confidentialité...), les modalités de transmission (obligation de transmission, sous quelles formes et dans quels délais), les aspects financiers (abonnement, participation pour le téléchargement ou l'envoi), le type d'information à transmettre. Dans le même objectif, **une charte de déontologie** ou de bonne conduite, qui assurerait la réciprocité de l'information et sa qualité, est nécessaire.

Pour éviter les frais, toujours lourds, d'une mise en place de structure totalement autonome et indépendante, le plus judicieux semble d'intégrer ce centre à une **structure déjà existante**. Les frais de fonctionnement s'en trouveront également allégés puisqu'ils seront supportés en partie par le centre hôte. Il est donc nécessaire d'étudier quelle structure serait la plus apte à accueillir cette nouvelle organisation. On pourrait envisager d'en faire une annexe à un centre de ressources existant. Dans ce cas de figure on ne peut envisager que l'intégration à une **structure financée par l'état**, puisqu'à priori personne ne souhaiterait financer ou supporter cette structure, dans un objectif commun. De plus il est nécessaire d'éviter tout risque de monopolisation ou de détournement de l'information qui doit rester commune et accessible aisément.

Par contre, il semble tout à fait légitime et acceptable par les utilisateurs à venir, de mettre en place un financement partiel par un **principe d'abonnement**. Les coûts de fonctionnement pour une structure dynamique seront relativement conséquents (surtout avec un système de veille et un documentaliste même à temps partiel). L'utilité de ce centre étant bien réelle, un abonnement ou un forfait d'utilisation et de téléchargement des documents sont donc des financements envisageables.

De **plus un lieu physique de stockage n'est pas nécessairement utile**, une notice bibliographique ainsi qu'un résumé avec un accès possible au document brut pourraient suffire si l'organisation et la dynamique sont menées par un acteur motivé. Il serait envisageable également de fractionner le centre de ressources en plusieurs thématiques, que reprendraient les centres de documentation des organismes en fonction de leur spécialités et de leur thèmes de recherches.

La notion d'**interlocuteur privilégié** reste fondamentale, qu'il s'agisse d'un documentaliste spécialisé ou d'un acteur volontaire. Il sera nécessaire au début et même à long terme de pouvoir avoir un contact fixe et

précis afin d'obtenir des renseignements, des documents...mais aussi pour assurer la dynamique du centre de ressources, pour solliciter les acteurs qui pourraient rapidement ne plus transmettre leurs documents, pour opérer un suivi ou une veille sur les expériences en cours, les recherches en instance.... Cette personne permettrait de faire le lien entre acteurs, sujets de recherches, thèmes de travail, groupes de réflexion. Ce rôle de médiateur et de vecteur d'information est essentiel.

Il est également nécessaire d'envisager dans quelles mesures **les centres de documentation des différents acteurs participeront** à la circulation de l'information, que ce soit sur la transmission, la diffusion, la réception ou la collecte. Qui produira des résumés des documents transmis ? Les centres de documentation devront ici jouer pleinement leur rôle de relais et de médiation pour l'information. De plus lors de l'archivage des « productions maison » il est toujours nécessaire de produire un résumé du document brut, ce résumé pourrait être réutilisé lors de la transmission du document au centre de documentation. Cela entraîne certes un gain de temps notable mais **cela empêche par contre d'avoir des résumés ou synthèses unitaires et normalisées.**

Par contre il faudra nécessairement une **unité dans les notices bibliographiques et dans le catalogage et l'indexation**, d'où la nécessité d'une structure propre même si celle ci s'intègre à une autre structure.

Parallèlement à l'élaboration d'un catalogue des ressources informationnelles, il semble nécessaire d'établir une liste de contacts ( ***carnet d'adresses***) qui permettrait une vue d'ensemble sur les personnes, groupes de recherche et organismes travaillant sur un même sujet, de même que de connaître les thèmes de réflexion en cours et les expériences menées.

Cet échange de document ainsi que l'accès à une liste de contacts permettraient également de resserrer le maillage entre les personnes qui travaillent sur un même sujet. On apporte ainsi une **dimension nouvelle** : en capitalisant de l'information, en la redistribuant, on génère en plus un nouveau flux de prise de contact....

**Les domaines couverts** seraient au départ essentiellement les aspects institutionnels et juridiques de même qu'organisationnels (à travers les expériences notamment). Mais une évolution est possible vers une prise en compte des aspects techniques, des points de vue usagers (études d'impact ou associations d'usagers par exemple) etc. en fonction du succès et des capacités du centre de ressources. Il s'agit en fait de lancer une structure sur des bases solides et des aspects précis tout en lui gardant une certaine souplesse pour lui permettre d'évoluer, de se développer et de croître en intégrant de nouveaux aspects au fur et à mesure du développement des projets en intermodalité.

La parution régulière d'une **lettre de l'intermodalité** ou d'une page consacrée au domaine dans *Transflash* par exemple, qui ferait le point sur l'évolution des études, des recherches, des expériences, avec les coordonnées d'un contact à qui s'adresser pour plus de renseignements semble être un bon vecteur de sensibilisation et de communication sur le thème.

La participation de tous les acteurs n'est pas à priori à mettre en doute, il y a chez tous une véritable demande d'information et pour beaucoup ce centre de ressources représenterait en plus l'occasion de communiquer sur leur activité et leurs avancées, c'est le cas notamment des exploitants. De plus l'intermodalité suppose de mettre en commun des informations, un savoir faire... au service de l'utilisateur, il semble donc que dans la capitalisation donc la mise en commun de l'information proposée ici la logique est la même.



# **IV- Capitalisation, circulation, et diffusion formalisées de l'information et de la documentation**

## **IV.1- Propositions pour une première base élémentaire de travail**

Parallèlement aux différentes propositions de scénarii, on peut également et préalablement envisager **trois aspects fondamentaux** à développer et à mettre en place absolument, quelque soit le scénario retenu, pour assurer un service documentaire minimum, servir de base de travail aux acteurs et finalement soutenir la capitalisation informationnelle et documentaire à venir. Il faut constater que l'aspect documentaire (accumulation de connaissance) ne peut ici être dissociée de l'aspect circulation de l'information au sens de la petite information informelle et difficilement capitalisable (littérature grise, dates de réunions, etc.)

### **IV.1.1- Fournir une information papier régulière**

L'idée d'une lettre, **d'un feuillet régulier** ou d'une page dans un journal tel que *Transflash*, faisant état des travaux, des recherches, des études, des expériences... menées dans le domaine de l'intermodalité, semble intéressante et permettrait en plus une meilleure connaissance du sujet par les personnes nouvelles dans le domaine. Ceci est déjà fait, de manière informelle, dans *Transflash*. En effet, dans ce journal des correspondants régionaux relatent les expériences en cours, les projets.... Mais il serait judicieux de formaliser et de systématiser davantage cette pratique en créant un espace précis, défini, connu et accessible par tous pour l'intermodalité au sein d'une revue spécialisée. Ainsi une première recherche documentaire sur le sujet pourrait passer par la consultation de cette **page de l'intermodalité**. Cela

constituerait en effet un point de repère fixe dans le domaine auquel chaque personne en quête d'information succincte, pourrait se référer.

Sur le principe de *Transflash*, à la suite de chaque article, on disposerait des coordonnées de la personne à contacter pour plus d'information. En plus de fournir une information de base, la transmission de l'information par le biais d'un article permettrait également à l'acteur concerné de communiquer sur son activité. Pour mettre en place cette hypothèse il faut donc dans un premier temps inciter chacun des acteurs du domaine à faire le point de leur activité ou de leurs recherches ou de leurs expériences en transmettant à un acteur désigné une synthèse de leur activité, recherches... en cours. La personne qui prendra en charge la rédaction de ce condensé devra avoir une vue d'ensemble de l'intermodalité et être impliquée de manière forte dans les groupes de travail sur le sujet. Ainsi elle bénéficiera d'une certaine légitimité dans ce domaine, ce qui est essentiel pour assurer une valorisation de l'information.

Après un remaniement et une uniformisation de la forme et du contenu, on pourra alors envisager une première parution test, puis recueillir les impressions, suggestions et commentaires des différents acteurs participants, mais aussi celles des néophytes dans le domaine. On pourra ainsi juger de la pertinence et de l'utilité de l'information transmise. Une parution trimestrielle dans un premier temps semble raisonnable mais c'est à définir en fonction de la production de chacun. Chaque acteur aura donc accès, par le biais de cette information régulière, à une première base (succincte mais relativement riche) d'information et à un premier réseau de contacts.

#### **IV.1.2- Un catalogue bibliographique**

La création et la mise à disposition d'un **catalogue de références** en matière d'intermodalité est le deuxième élément qu'il sera indispensable de mettre en place. En effet quelque soit le projet de centre de ressources retenu, il apparaît comme essentiel pour tous les acteurs de disposer d'un document qui ferait le point sur l'ensemble des documents existants dans le domaine de l'intermodalité. Il faut donc établir la liste des ressources documentaires, tant papiers qu'électroniques, existantes dans le domaine. Au mieux on pourra envisager un catalogue de notices bibliographiques uniformisées, standardisées, annotées et comportant un court résumé sinon il serait peut-être possible, dans un premier temps, de ne disposer que d'une liste de documents classés par grands thèmes. L'important étant de mettre à disposition de tous, au sein des centres de documentation et chez les principaux acteurs, une première base bibliographique complète et qui sera réactualisée aussi souvent que possible (tous les trimestres semble raisonnable).

Certes le recensement de l'ensemble des ressources documentaires constitue une lourde charge de travail. De même que la mise à jour régulière représente également un certain coût tant financier qu'en temps mais il semble qu'un catalogue complet et actualisé régulièrement soit le fondement minimum pour une information disponible et accessible.

### **IV.1.3- Un carnet d'adresses**

Le dernier élément à établir est une **liste de contacts** qui regrouperait les coordonnées de tous les acteurs travaillant sur le sujet avec des spécifications pour spécifier leurs thèmes de recherches ou leur objet d'études précis. Il faudrait également y ajouter une liste de tous les groupes de travail et de toutes les collaborations en cours. Cette liste existe déjà sur le site du CERTU (voir annexe 5), elle a été établie par M. JANIN, sous-directeur à la direction des transports terrestres, chargé des politiques intermodales<sup>7</sup>, à partir de cette première base on pourrait compléter ce *carnet d'adresses* avec la grille de contacts des entretiens menés lors de cette étude (voir annexe 13).

En plus des noms, adresses, organismes, téléphone, e-mail, y seraient spécifiés les thèmes de recherche, d'études, les participations à des groupes de travail et les publications. Cette liste permettrait un meilleur repérage parmi les nombreux groupes thématiques, les acteurs...qui sont fort nombreux, qui participent à de multiples réunions et qui travaillent sur des aspects très variés avec des spécificités diverses.

### **IV.1.4- Un lieu d'échange virtuel**

Parallèlement au développement de trois ces aspects fondamentaux d'un point de vue documentaire, il est possible d'envisager d'utiliser un **outil complémentaire** pour contribuer à une meilleure circulation de l'information. Le système de **liste de diffusion** semble le moyen le plus simple tout en restant le plus fonctionnel pour assurer une information minimum. Lieu d'échange par excellence une liste de diffusion ou newsgroup est un excellent **outil d'échange et de communication**. Certes cela ne remplace en aucun cas une série d'articles dans un journal ou un catalogue de référence mais on peut la voir comme un complément. C'est sans aucun doute le meilleur moyen de communiquer rapidement et à tous les acteurs, une information ponctuelle, un thème de réflexion. La plupart des personnes susceptibles d'utiliser cette liste de diffusion étant déjà habituée à utiliser les messageries internet, les sites..., il n'y a pas à craindre de mauvaise utilisation. De plus le nombre de personnes travaillant sur ce thème précisément est encore relativement restreint, il n'est

---

<sup>7</sup> <http://www.certu.fr/tribfra/travcour/MODTRANS/INFOMM/INFOMM.HTM#infos>

donc pas nécessaire d'envisager un modérateur pour cette liste. Le coût de cet outil est donc minime puisqu'il ne nécessite pas de médiateur et que beaucoup de sites tel EGROUPS ( <http://www.egroups.fr> ) propose la gestion informatique de listes de diffusion gratuitement. En formalisant et en systématisant la circulation de l'information d'actualité, un nouvel élan est donné aux réflexions, et le réseau de contact se resserre de façon structurée.

En prenant en compte ces éléments et en en assurant la mise en place ainsi que l'actualisation régulière, on travaille déjà sur la pérennité du centre de ressources. Tous ces éléments (sauf le forum de discussion spécifique) existent déjà de manière semi-formalisée mais avec peu de mise à jour ou alors avec un certain temps d'actualisation. Dans un domaine où il y a beaucoup de mouvements, tant du point de vue des personnes qui travaillent sur l'intermodalité, que sur l'intermodalité par elle-même, il semble donc nécessaire et fondamental de baser son travail sur des outils fiables et actuels. **Quelque soit le mode de fonctionnement du centre de ressources et quelque soit le support choisi pour traiter ces aspects (site web, papier, serveur de documents...), il est fondamental de les mettre en place pour assurer la viabilité du centre de documentation**, en ce sens qu'ils constituent la première étape vers la capitalisation formelle des ressources documentaires et leur circulation. Faire le point et établir un état de l'art de l'intermodalité est le premier pas vers une circulation de l'information organisée et efficace, puisqu'il faut d'abord savoir que l'information existe et où elle est disponible avant de pouvoir l'acquérir. La deuxième étape vers une véritable circulation de l'information passe donc par la mise à disposition de l'information, c'est à dire par l'organisation de la capitalisation des ressources documentaires. C'est donc l'objet des trois scénarii proposés.

## **IV.2- Propositions de centre de ressources documentaires**

### **IV.2.1- Aspects organisationnels communs aux trois scénarii**

#### ***IV.2.1.1- Aspects financiers***

Concernant les trois scénarii, l'idée retenue qui semble la plus pertinente compte tenu des considérations financières, est de tenter **d'intégrer ce centre de ressources à une structure documentaire** déjà existante et suffisamment dynamique et organisée pour prendre en charge le travail que représente une veille dans ce domaine ou au moins une capitalisation formalisée et organisée. De plus en intégrant ce centre de ressources à un centre de documentation existant, en plus de bénéficier des infrastructures immobilière, du matériel informatique et des logiciels documentaires adaptés, on disposera également du savoir faire des ou du documentaliste qui connaît déjà ainsi le domaine des transports. Ce qui représente non seulement une économie de moyen mais aussi une économie de temps. Cela permet également de ne pas multiplier les interlocuteurs, déjà fort nombreux.

Le financement peut être envisagé comme un financement mixte. Une partie de la charge financière pourrait être prise en charge par l'état, l'autre partie supportée par les usagers sous la forme d'un abonnement ou d'une cotisation forfaitaire.

#### ***IV.2.1.2- Organisation du fonds documentaire***

**Le fonds documentaire** sera, pour tous les scénarii, organisé en domaines et sous domaines pour permettre un repérage plus aisé en fonction de l'intérêt de chacun des usagers. Il serait intéressant pour l'avenir d'envisager la création d'un **thésaurus de l'intermodalité** (sous une forme succincte) pour assurer une meilleure indexation et un catalogage pertinent, mais cela viendra ensuite, après quelques temps de fonctionnement, pour permettre de cerner l'ensemble du domaine et de ses ressources documentaires. L'intermodalité touche en effet à beaucoup de disciplines et seule une observation et une étude *de visu* des documents disponibles permettrait la création d'un thésaurus et d'une cotation spécifique. Néanmoins on peut déjà envisager quelques

domaines bien distincts même si ils sont relativement proches et imbriqués. Les aspects juridiques, organisationnels, techniques, les expériences et bilans d'expériences, les études préliminaires.

#### ***IV.2.1.3- Régulation et modalités d'utilisation***

**Une charte d'utilisation, intégrant une clause de déontologie** en plus des aspects organisationnels et des modalités d'accès à l'information, sera établie. Et ce, dans le but de s'assurer de la réciprocité quand à l'utilisation des ressources documentaires et de la rigueur des informations transmises ainsi que de la responsabilité qu'elles pourraient éventuellement soulever.

Cette charte est un fondement essentiel de la réussite et du succès du centre de documentation à venir. En effet, la confiance dans l'utilisation des documents transmis, la fiabilité et la sécurité de l'information sont autant d'éléments qui ne peuvent être garantis que par un engagement officiel de tous les futurs usagers et participants.

#### **IV.2.2- Scénarii détaillés**

##### ***IV.2.2.1- Premier scénario (coût faible)***

##### **Capitalisation et accès à l'information**

**Le premier scénario** que l'on peut proposer, est en fait de se contenter strictement de capitaliser et d'organiser les ressources documentaires puis de les mettre à disposition des usagers. Dans cette hypothèse, deux méthodes, aux coûts relativement réduits, de mise à disposition sont envisageables. Chacune de ces deux variantes de premier scénario est reprise sous forme de schéma dans les annexes .17, 18, 19, 20

**La première variante**, la moins onéreuse en terme de stockage, est de laisser l'information où elle se trouve et de n'en organiser que la circulation. C'est à dire que, à partir du catalogue, de la liste de contacts et d'une lettre régulière, chacun sait où se situe l'information désirée et dispose des coordonnées (numéro de téléphone ou mail) de la personne à contacter pour se la procurer. Néanmoins ce scénario est loin d'être idéal, en effet non seulement cela nécessite de passer du temps au téléphone ou d'avoir un accès aisé à l'Internet (ce qui n'est pas encore le cas de tous les acteurs) pour joindre

la personne désirée mais inversement la personne contactée n'aura certainement pas toujours le temps (ou l'envie) de transmettre de multiples fois ses documents. En fait ce serait formaliser le schéma existant actuellement ainsi que favoriser, à une plus grande échelle, le type de circulation actuelle de l'information. Si certains semblent pouvoir s'en contenter, il semble évident que les acteurs qui produisent et émettent le plus d'information seront vite submergés par les demandes. A moins de passer par les centres de documentation, il semble difficile de demander à tous un tel investissement en temps, mais les centres de documentations sont pour l'instant (dans la majorité des cas des personnes contactées) soit inexistants, soit ils ne travaillent pas du tout sur cet aspect informationnel jugé encore trop spécifique. La collaboration avec les centres de documentation, dans cette hypothèse, ne peut donc se faire qu'au sein de certains et très rares organismes.

Il semble donc plus judicieux partant toujours sur une hypothèse de coût minimale, de **centraliser physiquement l'information dans un lieu précis**. En effet, pour l'instant, la somme des ressources documentaires ne représente pas un volume physique trop important, il est donc tout à fait envisageable d'intégrer ce nouveau centre de ressources à un centre de documentation déjà existant sans risquer de submerger ce *centre-hôte*.

Par contre il sera nécessaire de bien différencier le centre de documentation classique du centre de ressources sur l'intermodalité. En effet il ne s'agit pas d'ouvrir un rayon intermodalité au sein d'un centre de documentation spécialisé dans les transports mais bien de créer une structure complète et aussi autonome que possible. Il faut donc **qu'un responsable administratif** qui connaisse bien le domaine soit nommé et qu'un documentaliste appartenant déjà au service documentation soit détaché (pour quelques heures par semaines) à la gestion documentaire du domaine intermodalité ou s'il y a une équipe de documentaliste, que soit organisé le partage du travail et de la responsabilité. Il est envisageable que, si l'équipe du centre de documentation d'accueil comporte plusieurs documentalistes, l'un d'eux soit rattaché au centre de documentation après la période d'installation et de rodage.

Ainsi **une permanence téléphonique** pourrait être tenue, les usagers contacteraient alors le/la documentaliste pour se procurer l'information qui sera transmise par courrier ou par mail (selon la taille, le format...du document demandé). Parallèlement à cette activité de transmission d'information à l'utilisateur, le documentaliste aura en charge la réception, la classification et l'indexation des nouveaux documents transmis par les acteurs participants.

Il faut donc délimiter, en accord avec la structure d'accueil, un temps à consacrer à cet aspect pour que le documentaliste ne doive pas empiéter sur le temps de travail prévu pour le centre de documentation initial.

Il semble qu'une demi-journée par semaine (ou 4 à 5 heures étalées sur la semaine) soit convenable si les documentalistes ne prennent en charge que les aspects **réception/indexation et transmission** (pas de requêtes trop complexes ou de demandes trop spécifiques). Il ne s'agit pas dans cette hypothèse que l'utilisateur demande un document *qui traite de...*, le documentaliste transmet un document demandé mais ne fait pas de recherche documentaire, d'où l'intérêt d'un catalogue bibliographique complet et actualisé régulièrement. Certes le documentaliste a traditionnellement un rôle de médiateur entre un usager (c'est à dire une demande d'information) et un document (l'information) mais avec aussi peu de temps disponible ce rôle devra se réduire à transmettre un document demandé précisément à partir du catalogue.

De même le temps passé à la réception et l'indexation devra être le plus restreint possible, dans le cas d'une collaboration avec d'autres centres de documentation il serait possible de garder les notices bibliographiques des centres émetteurs qui accompagnent les documents et ce pour éviter de reprendre le long travail assez fastidieux d'indexation. Certes cela nuirait à l'homogénéité du fonds mais cela représenterait un gain de temps non négligeable. Cela reste possible dans la mesure où le fonds documentaire reste de taille réduite, à long terme et avec l'accroissement du fonds il sera de toutes façons nécessaire de faire une **indexation uniforme et normalisée pour permettre de valoriser l'ensemble de la documentation**.

Ces éléments et surtout le fait que le(s) documentaliste(s) en charge du centre de documentation ne sont pas disponibles à temps plein pour les usagers, devront être précisés dans le **règlement de fonctionnement** pour éviter les heurts possibles. De même dans la charte de déontologie, il sera nécessaire d'insister sur le rôle des documentalistes et les conditions de leur participation. On soulignera également dans cette **charte l'aspect volontaire de la transmission d'information**, il n'y a pas de collecte au sens d'aller chercher l'information, il n'y a que réception. C'est donc à chaque acteur participant de transmettre ses documents dans des délais raisonnables, accompagnés de préférence d'une courte synthèse et de la notice bibliographique du centre de documentation, toujours dans le but de limiter le temps pris sur le temps de travail des documentalistes du *centre-hôte*. Cet aspect devra donc être clairement précisé dans le règlement du centre de ressources.

Après quelques temps de fonctionnement, il sera possible de voir s'il y a lieu de consacrer plus de temps et de moyen au développement de ce centre de ressources en fonction de l'utilisation qui en est faite mais aussi en fonction de la transmission de documents. C'est à dire qu'il faudra observer si les documents parus ou qui circulent dans le domaine de l'intermodalité, ont bien été transmis au centre de documentation, pour vérifier ainsi que le réseau informel de circulation de l'information qui existe actuellement ne se soit pas développé au détriment du centre de documentation et par là même au



détriment des usagers qui ne sont pas dans ce réseau de circulation. Cela pourrait se juger par ailleurs par **une étude d'impact** par exemple. On pourra ainsi cerner l'utilité effective de ce projet, son utilisation par les acteurs et sa pertinence en matière d'informations transmises (actualité, qualité, accessibilité...).

Cette hypothèse de centre de ressources est donc basée sur une **chaîne documentaire traditionnelle** mais qui est ici **simplifiée à l'extrême** pour permettre de restreindre au maximum le temps de gestion du fonds documentaire. Le rôle du documentaliste est donc en résumé de réceptionner, indexer, et ranger les documents puis de les transmettre à la demande. Le rôle des usagers est de transmettre leur documents avec une note de synthèse et si possible une notice bibliographique, dans le cadre d'une collaboration entre centres de documentation notamment, ce qui évitera ainsi les recherches de mots clés et qui facilitera l'indexation (gain de temps notable). L'utilisateur ne doit pas attendre de réelle médiation documentaire de la part du documentaliste qui ne répond pas à une requête d'information mais à une demande de document. Il s'agit donc d'une structure de réception et de mise à disposition de documents. Par ailleurs le documentaliste responsable transmet au responsable administratif l'ensemble des synthèses reçues et celui rédige à partir de ces éléments une série d'articles portant sur l'actualité en matière d'intermodalité. Le succès et l'efficacité du centre de ressources tel qu'il est envisagé ici ne dépendra donc que de la bonne volonté de chacun à transmettre ses documents, **puisque la base même du fonctionnement de cette proposition est le volontariat.**

#### **IV.2.2.2- Deuxième scénario (coût modéré)**

##### Réception, collecte, traitement et diffusion de l'information

En reprenant toujours les aspects essentiels définis dans la première partie et les aspects organisationnel généraux de la deuxième partie, ce scénario est le plus fonctionnel par rapport à son coût. Dans cette deuxième hypothèse, on se propose d'élaborer une structure documentaire plus dynamique et plus performante. Pour cela il sera nécessaire d'organiser l'ensemble de la chaîne documentaire de façon très précise pour une fonctionnalité optimale du centre de ressources. Il ne s'agit ici plus uniquement de capitaliser de l'information et de la mettre à disposition du public (scénario 1) mais bien **d'organiser véritablement et de systématiser la circulation de l'information**. L'accès à l'information, sous sa forme condensée comme sous sa forme brute, doit être le plus simple possible et le plus rapide possible. Le rôle et l'action du documentaliste sont également grandement développés dans cette hypothèse. En effet avec un financement plus important, il sera possible de charger un spécialiste (entre quart temps et mi-temps) de la gestion documentaire dans son ensemble. C'est à dire que les documents feront l'objet de synthèses précises, seront indexés et catalogués avec des notices bibliographiques normalisées. Le fonds documentaire sera ainsi uniforme et cohérent, sous la responsabilité d'une seule et unique personne, le documentaliste, qui pourra alors jouer pleinement son rôle de **médiateur** entre l'information et l'utilisateur.

C'est donc, non seulement une structure de réception d'information mais une **structure de collecte** qui sera installée. Ce qui introduit ainsi une notion de suivi d'information, de dynamisme supplémentaire. Les différents acteurs seront sollicités pour la capitalisation documentaire par le documentaliste en charge du projet. Il s'agit ici d'instaurer un suivi de l'information. Le documentaliste par le réseau de contacts qu'il se constituera et par le  *carnet d'adresses*  qui sera élaboré, pourra donc suivre les expériences, les études, les groupes de travail... Il représentera l'interlocuteur privilégié à qui s'adresser pour une information pertinente. Et ce sera donc à lui de solliciter les acteurs pour obtenir d'eux les nouveaux documents, assurer le suivi des expériences en cours, des groupes de travail. En tant que professionnel de la documentation, il lui incombera également de travailler en collaboration avec les centres de documentation et/ou de générer un flux d'échanges avec ses derniers.

Cette fonction est fondamentale pour un centre de ressources dynamique et toujours en croissance. **Le documentaliste** assurera donc en partie la viabilité de ce centre de ressources. Avec une bonne connaissance du

domaine, des parutions, des études en cours et de la complexité du réseau de contacts, en plus d'une vue d'ensemble de l'information existante, il pourra répondre à des requêtes documentaires précises, envisager un plan de classement, ainsi qu'une indexation en accord avec les attentes des usagers pour que ceux ci puissent éventuellement faire des recherches documentaires plus complexes par eux-mêmes.

Le documentaliste aura aussi la charge d'effectuer **des synthèses**, des résumés, voire des dossiers thématiques toujours dans l'optique de répondre le plus rapidement possible à des demandes spécifiques et très ciblées. De plus ces synthèses seront rediffusées soit directement sur un site web et/ou dans un journal régulier sous forme encore abrégée mais aussi aux acteurs qui en auront fait la demande. Toute nouvelle parution, acquisition, réception devra être retransmise aux centres de documentation qui collaborent à cette capitalisation, mais aussi aux nombreuses personnes qui souhaitent recevoir régulièrement des synthèses sur le sujet. L'exemple de la SNCF et du bulletin mensuel de son centre de documentation sur les nouvelles acquisitions est à suivre. On y trouve toutes les références bibliographiques des dernières parutions et on peut les commander en s'adressant au centre de documentation.

Le documentaliste assurera donc non seulement la collecte et le traitement régulier de l'information, mais en menant une activité de suivi des expériences et des projets, il favorisera **l'actualisation** du fonds documentaire. Par cette action de suivi documentaire, il favorisera encore un peu plus le dynamisme et la pertinence de l'information et de la documentation.

Au vue de ces éléments il apparaît comme inévitable pour la gestion et la circulation de l'information, que l'utilisation de **l'Internet** jouera un rôle fondamental. En effet **la mise en ligne**, sur site web spécifique ou sur un site hébergeur, des notices des documents représente un gain de temps important. De plus cela permet une certaine autonomie dans l'accès à l'information. C'est pourquoi il serait nécessaire de pouvoir mettre en ligne le catalogue de notices bibliographiques avec un moteur de recherche interne. La base de données documentaires ainsi créée rendrait possible des recherches ou requêtes documentaires en ligne par chacun des acteurs. L'utilisateur peut donc, dans cette hypothèse, rechercher l'information par lui même puis avoir accès en ligne à sa synthèse ou alors contacter le centre de ressources pour obtenir ce document. Dans ce second scénario l'utilisateur peut donc être plus autonome et obtenir une information précise en fonction de ses besoins informationnels.

**La transmission** des documents peut se faire par la poste ou par le courrier électronique selon la nature et le volume du document. La demande de document se fera par téléphone, par mail ou par fax auprès du documentaliste qui pourra assurer une permanence fixe pour répondre à des demandes bibliographiques plus spécifiques. La sélection des documents

s'effectuera donc par l'utilisateur à partir du catalogue (papier ou en ligne de préférence) ou par le documentaliste lors d'une requête précise.

Ce scénario, en plus d'offrir un fonctionnement et un accès à l'information plus simple pour l'utilisateur, comporte surtout un facteur humain qui semble essentiel. L'action de médiation du documentaliste, qui finalement sert d'interface entre l'information et l'utilisateur, répond sans aucun doute à **la demande d'interlocuteur privilégié des acteurs**. Cette demande fortement exprimée lors des entretiens montre combien il est nécessaire pour les utilisateurs ne pas se retrouver confrontés à une masse documentaire, même sous forme de catalogue, sans la médiation d'un professionnel.

Le coût d'une telle structure et du personnel qu'elle nécessite, pourrait être pris en charge par un organisme public. Une réunion est prévue en octobre avec le CETE Nord-Picardie pour présenter les résultats de cette étude et pour proposer une prise en charge publique de ce centre de ressources ou au moins en envisager l'intégration au sein du centre de documentation d'un CETE.

#### ***IV.2.2.3- Troisième scénario (le plus coûteux)***

##### Une gestion de document complète, une veille, un accès en ligne pour le téléchargement des documents

Cette troisième proposition se base sur la volonté des acteurs de gagner le plus de temps possible tant pour la recherche documentaire que pour l'accès aux documents. C'est le service le plus efficace de ce point de vue mais c'est également le plus coûteux, car il suppose la mise en place d'un serveur de documents ainsi que la numérisation des documents papiers et donc implique des logiciels coûteux et nécessitant une intervention humaine (OCR, ...). Ce qui demande beaucoup de temps tant pour la mise en ligne que pour le traitement des documents et donc cela implique du personnel qualifié et spécialisé donc génère un coût supplémentaire.

Il s'agit de proposer aux utilisateurs la possibilité d'avoir **accès à l'information en temps réel**. C'est à dire qu'il faut pouvoir **télécharger**, directement sur un site web, le document souhaité. Le choix du document se fera toujours par un catalogue et un moteur de recherche (en ligne) puis sur le principe du site du CERTU, par exemple, on aura accès à la notice et au résumé du document puis au document dans son intégralité. Les éléments qui justifient ce site sont identiques à ceux situés ci dessus : pertinence de la

recherche, accès simplifié au catalogue et aux notices... s'y ajoute le facteur gain de temps qui est un aspect essentiel.

Inversement les usagers et les participants auront la possibilité de **transmettre leur documents par le site**. Cela implique d'imposer non plus uniquement un règlement et une charte de bonne conduite mais également un système de sécurité verrouillé par des mots de passe. De plus il faut que la personne qui souhaite transmettre un document dispose d'un scanner et d'un logiciel d'OCR ou que le documentaliste retranscrive les documents reçus sous forme de fichiers joints par mail (problèmes de format, de formes...).

**Le site sera géré par un webmaster et modérateur**, spécialiste en documentation et/ou en sciences de l'information, qui en assurera l'actualisation régulière.

Ce dernier devra également opérer **une veille** sur tous les domaines couverts par l'intermodalité et sur l'information multimodale en particulier. Cette veille, qu'elle soit sur l'Internet (sur les listes étrangères de diffusion sur les transports notamment<sup>8</sup>), dans la presse, à l'étranger... couvrira l'ensemble des domaines de l'intermodalité et contribuera à établir une base de connaissances fondamentale pour les études et projets à venir en matière d'intermodalité.

Le coût de ce scénario est bien évidemment plus important. Tout d'abord parce qu'il nécessite du personnel qualifié sur un temps de travail relativement élevé mais aussi parce qu'il requiert des outils technologiques plus importants (serveurs, logiciels, matériel informatique récent...). De plus il faut prendre en compte les aspects techniques tels que les différences de logiciels, d'applications... qui nécessiteront absolument une intervention du documentaliste/webmaster pour assurer une capacité d'accès la plus grande possible par une uniformisation des formats, logiciels utilisés.... Mais cela représente la gestion documentaire la plus performante. Les documents sont accessibles plus rapidement et plus facilement.

Le CERTU<sup>9</sup> travaille depuis quelques temps déjà (1994) sur ce type de projet (gestion de documents en ligne) pour la gestion de trafic, des contacts sont pris pour envisager une collaboration ayant pour objectif l'intégration du domaine intermodalité dans cette gestion de documents. Il sera également envisageable, à défaut d'intégrer la gestion documentaire de l'information concernant l'intermodalité dans ce serveur, de se servir des études faites pour mettre en place le même système mais chez un autre hébergeur.

---

<sup>8</sup> <http://www.egroups.com/group/transport-communications>

<sup>9</sup> Document de travail de M. Gendre, CERTU : cahier des charges d'un serveur de documents sur les systèmes d'aides à la gestion de trafic

Par ailleurs un intérêt pour la notion de veille dans le domaine de l'intermodalité a été clairement affiché au CERTU, une collaboration semble donc réalisable, au bénéfice de tous. De même l'ADIT, la SNCF et ITS<sup>10</sup> une filiale de l'ATEC, travaillent sur ces aspects de veille dans le domaine des transports, une spécialisation ou une collaboration de la part de ces organismes de veille sera donc à solliciter.

---

<sup>10</sup> <http://atec.free.fr/its/present.htm>

# Conclusion

Dans un premier temps il faut souligner un des aspects principal qui ressort de cette étude. En effet l'idée de départ, suite aux entretiens, s'est enrichie d'une nouvelle dimension. On ne propose ici plus seulement de capitaliser des documents mais aussi d'organiser une circulation de l'information moins formelle (ou information courante), de manière à permettre à tous les acteurs un meilleur accès à cette masse documentaire et informationnelle.

D'un projet initial de simple capitalisation et de mise à disposition de l'information, on est donc passé à une nouvelle dimension. Tout d'abord, les entretiens menés ont permis de mettre à jour un réel besoin d'information chez tous les acteurs et une vraie volonté de leur part de communiquer leur documents. A partir des demandes énoncées par ces derniers, la nécessité et l'utilité d'un centre de ressources en intermodalité sont clairement apparues. Mais d'autres besoins ont été mis à jour, comme celui d'une information d'actualité régulière, ou celui d'une approche et d'une meilleure connaissance du réseau de contacts afin de générer un échange d'information plus large.

L'intermodalité est un thème de recherche pour certains depuis longtemps, mais de plus en plus, de nouvelles personnes prennent conscience des enjeux qu'elle représente pour l'avenir des transports et les travaux sur ce thème sont de plus en plus nombreux. En capitalisant l'information et en en assurant la circulation, il sera donc possible d'assurer une base de travail solide et des pistes de réflexion pour tous les acteurs. La capitalisation des expériences, la veille sur ce qui se fait en France et à l'étranger, la diffusion d'une information régulière, l'accès à une base bibliographique et à un réseau de contacts... tous ces éléments sont autant de moyens qui permettront un gain de temps, une meilleure information, plus pertinente, pour tous les acteurs et donc une avancée plus rapide et plus performante dans leur travaux. Par ailleurs cela semble également le meilleur moyen pour les acteurs à venir d'avoir un panorama global de l'activité de recherche sur l'intermodalité.

Puisque la participation de l'ensemble des acteurs n'est pas remise en cause, au contraire ; il existe véritablement un enthousiasme et une volonté de participation pour ce projet. Il reste donc à définir quels moyens

tant financiers que techniques seront disponibles pour mettre en place ce centre de documentation. De même qu'il faut encore définir dans quel cadre sera mise en œuvre ce projet c'est à dire quelle structure l'accueillera....

Ces sujets qui restent aujourd'hui en suspens pourront faire l'objet d'études à venir dans le cadre de stage ou de projets, en étroite collaboration toujours avec l'UFR IDIST (Information, documentation et information scientifique et technique), notamment pour la mise en place effective de ce centre de ressources et l'installation d'un processus de veille.



## CONCLUSION GENERALE

Lors de mon premier entretien avec Guillaume Uster, durant lequel ce dernier m'avait exposé le projet de ce stage, je pensais avoir bien compris l'enjeu et l'intérêt de cette idée de capitalisation d'information. En réalité je me suis rapidement rendu compte qu'il n'en était rien.

En effet, au premier abord le projet de G. Uster me paraissait simple, ambitieux certes mais relativement simple. C'est pourtant rapidement que j'ai compris l'ampleur de ce projet : dans un domaine aussi vaste que celui des transports, en mouvement perpétuel, mettre en commun une information aussi spécifique et encore peu reconnue, n'est finalement pas chose aisée. D'autant qu'il ne s'agit pas de regrouper des documents et de faire circuler l'information au sein d'un seul organisme, mais bien de fédérer des acteurs, des organismes, des entreprises aux logiques documentaires, financières, etc. très différentes autour d'un noyau informationnel dont tous reconnaissent l'importance certes, mais auquel ils ne souhaitent pas forcément adhérer de façon dynamique et réciproque.

L'étude qui a été proposée ici n'est qu'une première étape, mais elle a permis de mettre à jour des besoins informationnels importants, besoins qui ne vont faire que croître dans les années à venir. C'est pourquoi il semble judicieux de prévoir cette croissance de la demande documentaire et informationnelle en mettant en place une structure minimum et un cadre pour faciliter et intensifier la circulation de l'information.

Cette étude fixe donc un cadre pour intensifier et réguler la circulation de l'information, il y manque néanmoins des propositions techniques précises. Après avoir cerner une demande et une utilisation à venir, il semble nécessaire de proposer des outils qui répondent à ces besoins ciblés. La première étape passée, il faut donc mettre en place physiquement le centre de ressources à l'aide des nombreux outils disponibles. Mais cette seconde étape ne semblait pas réalisable en si peu de temps.

Par ailleurs, il me semble qu'en offrant un service documentaire minimum ainsi qu'en organisant une circulation dynamique de l'information, il soit possible de donner une nouvelle dimension à un aspect des transports qui n'en est encore qu'à ses balbutiements mais qui pour l'avenir apparaît comme un des grands thèmes de réflexion.

En générant un flux d'information entre tous les acteurs, on favorise les collaborations, les nouveaux projets, de nouvelles expériences basées sur un fonds documentaire et informationnel solide et pertinent, riche en expériences. Les enjeux informationnels sont nombreux dans cette notion d'intermodalité et d'information multimodale, tant pour les acteurs que pour les usagers qui revendiquent de plus en plus une information pertinente et de plus en plus complexe.

Enfin, ce stage a été pour moi l'occasion, non seulement de mettre en pratique un enseignement théorique et de développer un point de vue plus critique et plus réaliste sur les systèmes d'information mais aussi d'envisager sur le terrain et sur la durée, les enjeux d'un projet de gestion d'information quelque il soit.

## BIBLIOGRAPHIE

Cette bibliographie comprend essentiellement des documents sur le domaine des transports.

➤ Ouvrages et publications :

GART, ADEME, *Politiques et pratiques d'intermodalité*, GART, 1999  
CERTU, *Systèmes d'information multimodale : Une bibliographie commentée*,. Lyon : Mars 1999.

AGIR, *Information multimodale-Aspects institutionnels et juridiques : approche générique et régionale, scénarios et recommandations*, juin 2000

PREDIT, *Actions fédératives intermodalité-voyageurs / information-communication*, Rapport final du groupe de définition, juin 2000.

TOSCA consultants, Diffuser la documentation via intranet et internet, éditions de l'ADBS, 1998.

DESS SID de Lille III – Observatoire des NTIC, *Les enjeux du management de l'information dans les organisations : usages, outils, techniques*. ADBS Editions, Paris : 1999.

➤ Revue :

*Transflash* éditée par le CERTU  
*Transport public*

➤ Autres :

ZAMPARUTTI, Karine. *Mise en place d'un outil de partage de l'information au GRRT*, Rapport de stage, 1997

HAUZY Valérie, RYCKEWAERT Séverine, MAURICE Annabelle. *Analyse des outils de recherche sur Internet, étude de cas : l'information multimodale*, INRETS/DESS SID, mars 2000.

➤ Documents de travail :

CESR, *Le transport collectif de voyageurs en Nord-Pas de Calais*, Octobre 1998

CERTU, *Nouvelle version du cahier des charges d'un serveur de documents sur les systèmes d'aide à la gestion de trafic*, mai 2000

Sites Internet :

Domaine des transports :

<http://www.certu.fr/index.html>

<http://www.certu.fr/tribfra/travcour/MODTRANS/INFOMM/INFOMM.H>  
TM : sur l'information multimodale en particuliers.

<http://www.eltis.org/fr/aboutf.htm>

<http://www.gart.org/>

<http://www.inrets.fr/>

<http://www.predit.prd.fr/02-PREDIT/predit.htm>

<http://www.ademe.fr/>

<http://atec.free.fr/its/present.htm>

<http://www.transports.equipement.gouv.fr/>

Aspects documentaire et veille :

<http://www.adit.fr/>

<http://www.francopholistes.com>

<http://www.egroups.fr/>

<http://www.adbs.fr>

<http://archimag.fr>

Divers :

Le site du monde : <http://www.lemonde.fr/>

## ANNEXES

## PRESENTATION DES ANNEXES

### ANNEXE 1

Organigramme de l'INRETS

### ANNEXE 2

Présentation du centre de Villeneuve d'Ascq

### ANNEXE 3

Présentation de l'UR ESTAS

### ANNEXE 4

Premier projet de capitalisation

### ANNEXE 5

Information multimodale sur le site du CERTU

### ANNEXE 6

Intermodalité

### ANNEXE 7

Première liste de contacts

### ANNEXE 8

Grille de contacts pour mener les entretiens

### ANNEXE 9

Grille d'entretien

### ANNEXE 10

Grille de réponses

### ANNEXE 11

Grille d'analyse individuelle type

ANNEXE 12

Grille d'analyse individuelle remplie - exemple

ANNEXE 13

Grille de contacts définitive et annotée

ANNEXE 14

Grille d'analyse globale

ANNEXE 15

Listes de diffusion

ANNEXE 16

Un exemple de revue spécialisée : *Transflash*

ANNEXE 17

Schéma du scénario 1

ANNEXE 18

Schéma du scénario 1-bis

ANNEXE 19

Schéma du scénario 2

ANNEXE 20

Schéma du scénario 3

ANNEXE 21

Présentation d'un partenaire potentiel pour une action de veille : ITS

## ANNEXE 1

Organigramme de l'INRETS





**INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE  
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ**

Siège social :  
INRETS 2 av. Général Malleret-Joinville F-94114 ARCUEIL  
CEDEX  
FRANCE Tél: 33 (0)1 47 40 70 00 Fax: 33 (0)1 45 47 56 06

Conseil d'Administration

Président : **Bernard DECOMPS**

Conseil Scientifique

Président : **Jacques BALAZARD**

Directrice Générale : **Élisabeth DUPONT-KERLAN**

Directeurs Généraux Adjointes : **Lionel BARANÈS - Jean-Pierre MÉDEVIELLE\***

	Secrétaire Général : <b>Marie-Thérèse HANSMANNEL</b>	
• Directeur Scientifique : <b>Michel LÉBOUCHÉ</b> Directrice des programmes : <b>Hélène FONTAINE</b>	Relations humaines : <b>Stéphane MAINGUY</b> Gestion financière : <b>Françoise CHALMEAU.</b> Marchés : <b>Éliette BOUSSELY</b> Affaires générales : <b>Michel ALBERTINI</b> Affaires juridiques : <b>Françoise DIMINUTTO*</b> Formation : <b>Annie BUETAS*</b>	Chef du service de la Communication : <b>Marlène CHOUKROUN</b> Relations extérieures : <b>André IMBERT</b>

\*en poste au centre de Lyon-Bron

#### CENTRE D'ARCUEIL

Unités de Recherche :

**CIR** - Centre Informatique de Recherche (a) modélisation, simulation et simulateur de conduite **Pierre GAURIAT**

**DERA** - Département Évaluation et Recherche en Accidentologie N...

**DEST** - Département Économie et Sociologie des Transports **Christian REYNAUD**

**GRETIA** - Laboratoire Génie des Réseaux de Transport et Informatique Avancée **Gérard SCÉMAMA**

**LIVIC** - Laboratoire sur les Interactions Véhicules-Infrastructure-Conducteurs (b) **Jean-Marc BLOSSEVILLE**

**LPC** - Laboratoire de Psychologie de la Conduite **Gilles MALATERRE**

**LTN** - Laboratoire des Technologies Nouvelles **Gérard COQUERY**

(a) dont centre commun à l'INRETS et au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC)

(b) Unité mixte avec le LCPC

2, avenue du Général Malleret-Joinville  
94114 ARCUEIL Cedex, France  
Téléphone : 01 47 40 70 00  
Télécopieur : 01 45 47 56 06

**CENTRE DE LILLE-VILLENEUVE D'ASCQ**

Directeur délégué : **Guy JOIGNAUX**  
Services Communs : **Gérard TUAL**  
Affaires régionales, documentation, communication : **Philippe RIGAUD**

Unités de Recherche :  
**ESTAS** - Évaluation des Systèmes de Transports Automatisés et de leur Sécurité **Gérard COUVREUR**  
**LEOST** - Laboratoire Électronique, Ondes et Signaux pour les Transports **Marc HEDDEBAUT**  
**TRACES** - Centre de Recherche en Socio-Économie des Transports et de l'Aménagement **Guy JOIGNAUX**

20, rue Élisée Reclus  
59650 VILLENEUVE D'ASCQ, France  
Téléphone : 03 20 43 83 43  
Télécopieur : 03 20 43 83 59

**CENTRE DE LYON - BRON**

Directeur délégué : **Dominique CESARI**  
Services communs : Personnel et Administration : N..  
Affaires techniques et industrielles : **Michel FERLAY**  
Gestion financière : N..  
Valorisation et communication : **Marie de CHAMBOST**

Unités de Recherche :  
**LBMC** - Laboratoire de Biomécanique et Mécanique des Chocs **Jean-Pierre VERRIEST**  
**UMRETTE** - Unité Mixte **INRETS /UCBL(d)** de Recherche Epidémiologique Transports  
Travail Environnement **Bernard LAUMON**  
**LESCOT** - Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports **André CHAPON**  
**LTE** - Laboratoire Transports et Environnement **Jacques BEAUMONT**,  
**LICIT** - Laboratoire d'Ingénierie Circulation Transports (b) **Jean-Baptiste LESORT**  
(b) Unité mixte avec l'ENTPE  
(d) Université Claude Bernard, Lyon I

25, avenue François Mitterrand - Case 24  
69675 BRON Cedex, France  
Téléphone : 04 72 14 23 00  
Télécopieur : 04 72 37 68 37

**CENTRE DE MARSEILLE-SALON DE PROVENCE**

Directeur régional : **Francis FERRANDEZ**  
Services communs : **Marilyne SCARPELLINI**  
Documentation, communication : **Michèle BIDAS**

Unités de Recherche :  
**MA** - Département Mécanismes d'Accidents **Dominique FLEURY**  
**LBA** - Laboratoire de Biomécanique Appliquée (c) **Jean BONNOIT**  
(c) Unité de l'Université de la Méditerranée (Aix-Marseille II) associée à l'INRETS  
Faculté de Médecine - Secteur Nord, Boulevard Pierre Dramard  
13916 MARSEILLE Cedex 20, France - Téléphone : 04 91 65 80 00 - Télécopieur : 04 91 65 80 19

Chemin de la Croix Blanche  
13300 SALON DE PROVENCE, France  
Téléphone : 04 90 56 86 30  
Télécopieur : 04 90 56 25 51

Agent Comptable : **Roger MERLOT**

**Août 2000**

## ANNEXE 2

Présentation du centre de Villeneuve d'Ascq

# INRETS : CENTRE DE LILLE VILLENEUVE D'ASCQ



## Lille-Villeneuve-d'Ascq

20, rue Elisée Reclus

F-59650 VILLENEUVE D'ASCQ

Tel: +33 3 20 43 83 43 Fax : +33 3 20 43 83 59

---

Moyens d'accès

---

Directeur délégué : **JOIGNAUX Guy**

## Liste des Unités de Recherche de Lille-Villeneuve-d'Ascq

**ESTAS** : Évaluation des Systèmes de transport Automatisés et de leur sécurité

**LEOST** : Laboratoire Electronique, Ondes et Signaux pour les transports

**TRACES** : Centre de Socio-Economie des Transports et de l'Aménagement

Sous l'autorité de son Directeur Délégué, le Centre de Villeneuve d'Ascq regroupe 3 Unités de Recherche :

Chacune des 3 unités comprend une quinzaine de personnes. La diversité de leur formation, aussi bien en Sciences Humaines et Sociales qu'en Sciences Physiques pour l'Ingénieur, confère aux recherches menées dans le Centre un caractère pluridisciplinaire.

Afin d'assurer le bon fonctionnement et faciliter les travaux de recherche des trois unités, un Service particulier d'une dizaine de personnes gère les moyens généraux du Centre.

## PARTENAIRES

### **Au niveau régional**

Le Centre INRETS de Villeneuve d'Ascq est associé au Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, aux Universités de Lille et de Valenciennes, à la Communauté Urbaine de Lille et à d'autres collectivités territoriales, ainsi qu'à des industriels et exploitants du transport.

Ces partenariats sont, pour l'essentiel, institutionnalisés dans le cadre du GRRT (Groupement Régional Nord - Pas-de-Calais pour la Recherche dans les Transports).

### **Au niveau national**

Des actions sont menées en collaboration avec des industriels du transport, des exploitants de réseaux (SNCF, RATP, TRANSPOLE...), des ministères, des collectivités territoriales et d'autres institutions nationales de recherche.

L'INRETS entretient des relations permanentes avec des Universités ainsi que des écoles d'ingénieurs (stages de fin d'études, DEA, thèses de doctorat,...). Ces établissements font également appel aux chercheurs et ingénieurs de l'INRETS dans le cadre de leurs enseignements.

### **Au niveau européen**

L'INRETS - Villeneuve d'Ascq bénéficie des atouts géographiques et du dynamisme de la région Nord - Pas-de-Calais au sein de l'Europe. Dans le cadre de programmes de recherche européens, le Centre a de nombreux partenaires : industriels de l'automobile, du ferroviaire, universités, centres de recherche européens.

Le Centre de Villeneuve d'Ascq dispose de nombreux équipements :

Un réseau d'informatique scientifique (stations de travail) équipé de logiciels spécialisés pour la modélisation, les études de sécurité,...

Des laboratoires d'électronique dotés de matériel performant.

Des systèmes de développement de cartes à microprocesseur.

Un réseau bureautique interne relié à un serveur.

Un parc de véhicules, dont un camion-laboratoire.

Un Service de Documentation relié aux bases de données nationales et internationales.

Un atelier de mécanique et de menuiserie pour la réalisation de maquettes et prototypes.

### **INRETS - Centre de Villeneuve d'Ascq**

20, rue Élisée Reclus F 59650 VILLENEUVE D'ASCQ

Téléphone : (33) 3 20 43 83 43

Fax : (33) 3 20 43 83 59

## ANNEXE 3

Présentation de l'UR ESTAS

# ESTAS

INRETS - LILLE-VILLENEUVE D'ASCQ  
20, rue Elisée Reclus F-59650 VILLENEUVE D'ASCQ  
Tel: +33 3 20 43 83 43 Fax : +33 3 20 43 83 59

L'équipe

Thèmes  
de recherche

Valorisation  
(logiciels, brevets)

Thèses en cours  
Enseignement

Collaborations  
contrats, expertises

Publications  
récentes

Séminaires



Directeur de l'unité de recherche  
Gérard COUVREUR

L'origine d'ESTAS remonte en 1983 lorsque les autorités ont souhaité ne pas perdre le pôle de compétences bâti autour de l'équipe chargée de la maîtrise d'ouvrage déléguée de la ligne 1 du métro de Lille, première ligne de métro entièrement automatisé au monde.

Associée à la cellule chargée de la sécurité des systèmes guidés au sein de l'Institut de Recherche sur les Transports (I.R.T) cette équipe a donné naissance à l'antenne lilloise de l'IRT baptisé CRESTA (Centre de recherche et d'Evaluation des Systèmes de Transport Automatisé) avant d'être intégrée, en 1985, à l'INRETS.

Le centre de Lille s'est rapidement développé grâce à l'apport de chercheurs issus, en majorité, des universités de LILLE et Valenciennes avec lesquelles le centre a noué de nombreuses collaborations surtout dans le cadre du Groupement Régional Nord Pas de Calais pour la Recherche dans les Transports - GRRT -

ESTAS est l'une des trois Unités qui composent aujourd'hui le centre.

ESTAS développe ses activités dans deux directions principales relatives aux systèmes de transport guidés et automatisés :


LA SÉCURITÉ

L'EXPLOITATION

---

Modifiée le 02/02/99 par ND

© 1999- INRETS

 Retour à la page d'accueil

## ANNEXE 4

Premier projet de capitalisation



X-Sender: uster@terre.inrets.fr  
Date: Tue, 29 Aug 2000 16:07:45 +0200  
To: jessica.bouchez@terre.inrets.fr, rigaud, cotte@eudoramail.com  
From: Guillaume USTER <guillaume.uster@inrets.fr>  
Subject: réunion CETE Nord Picardie  
Cc: Philippe.Gallois@equipement.gouv.fr,  
Jean-Francois.Baillet@equipement.gouv.fr

Bonjour

Afin de présenter les travaux de Jessica Bouchez (stagiaire maîtrise) sur la faisabilité d'un centre de ressources sur l'intermodalité-information multimodale, un rendez-vous est fixé avec Philippe Gallois, le lundi 25 septembre 2000 à 9h30, 2 rue de Bruxelles à Lille. Jean François Baillet du CETE pourrait également participer à la réunion.

Merci de noter cette date.

Cordialement

PS rappel de mon message du 8 mars 2000 présentant le cadre général :

To: "BAILLET Jean-Francois, CETE NP/TRANSPORTS/Direction" <Jean-Francois.Baillet@equipement.gouv.fr>  
From: Guillaume USTER <guillaume.uster@inrets.fr>  
Subject: Créer un "centre de ressources" sur l'intermodalité en Région Nord Pas de Calais  
Cc: couvreur, rigaud, marlene.choukroun@inrets.fr, Cotte@univ-lille3.fr  
Bcc:  
X-Attachments:

Bonjour

### **Nouveau projet**

Dans le cadre de nos recherches sur l'intermodalité et l'information multimodale, nous faisons un constat simple, la région Nord Pas de Calais est en avance sur ce thème. Par ailleurs, nous amassons un tas d'informations qui nous apparaissent utiles aux acteurs du transport un tant soit peu intéressés par ce thème. (sic !)

En conséquence, nous avons une idée simple : partager notre expérience !!!!!

C'est pourquoi, nous souhaiterions **créer un "centre de ressources" sur l'intermodalité en Région Nord Pas de Calais**. Autour de documents papier, mais également de liens virtuels vers des sites internet intéressants, de veille économique et technologique, de diffusion d'informations...

La première tâche est de creuser cette idée. Nous faisons travailler trois étudiantes DESS SID (systèmes d'info et de décision), en projet sur la recherche via Internet du thème de l'intermodalité, en liaison étroite avec Dominique Cotte de Lille III.

Nous souhaitons rapidement travailler sur la faisabilité de cette idée. Pour cela, nous avons le financement d'un stage de trois mois (printemps-été 2000) pour rédiger un cahier des charges d'un "centre de ressources" , avec comme co-encadrement actuel l'INRETS + Lille III.

Par ailleurs, le secrétariat général du PREDIT souhaite mettre en place des actions de veille avec l'ADIT, l'intermodalité pourrait être un des thèmes retenus.

L'objet de ce message est de proposer que **le CETE s'intègre à notre démarche**.

Nous souhaiterions que le CETE puisse pérenniser ce projet dans le cadre de son action

de veille et de documentation du réseau technique de l'équipement. (Un coup de fil à Philippe Gallois (doc CETE) n'a fait que conforter notre idée de coopération.) En effet, nous pensons que le CETE, plus proche des acteurs de terrain du transport, est le mieux armé pour jouer le **rôle d'animateur et de gestionnaire**, en liaison avec le réseau des acteurs du transport qui pourrait également alimenter le fonds documentaire. Côté DTT, JF Janin s'est montré favorable à une telle initiative et semble prêt à financer un CDD CETE pour la mise en oeuvre initiale de ce projet. Le conseil régional - DTPR est également favorable à ce centre de ressources. Ce projet est d'ailleurs inscrit dans les futurs travaux GRRT du nouveau contrat de plan.

C'est pourquoi, nous souhaitons prendre contact avec le CETE ( transport : B.Quetelard, JF.Baillet et Michel Baudrin; informatique : Jacques Weber pour l'appui technique documentaire) pour discuter de cette idée, avant une éventuelle "officialisation" entre nos directeurs respectifs.

Réactions ? commentaires ?

A ta disposition pour en discuter au téléphone et en réunion.

-----  
Guillaume USTER    INRETS-V.d'ASCQ  
                         ESTAS  
20 rue Elisée Reclus 59650 Villeneuve d'Ascq  
Tel : (33) 03 20 43 83 15 E-mail : guillaume.uster@inrets.fr  
-----

## ANNEXE 5

Information multimodale sur le site du CERTU

# Information multimodale

*(texte fourni par JF Janin, Direction des Transports Terrestres, à jour au 20/06/00)  
(les informations seront complétées progressivement...)*

Politiques multimodales et information Qui fait Quoi ? contacts ...

Projets en cours

Questions juridiques et d'organisation

Questions financières

## Politiques multimodales et information

Les politiques de transport multimodales visent à donner à l'utilisateur un accès intégré aux différents moyens de transport pour qu'il puisse faire des choix pertinents et pour qu'il puisse utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elles sont un des moyens d'application des politiques intermodales qui visent à orienter les choix des voyageurs ou des chargeurs vers les modes de transport répondant le mieux aux critères collectifs (possibilités de financement, aménagement du territoire, impact sur l'environnement, consommations d'énergie...)

Les moyens d'action d'une politique multimodale portent généralement sur l'un des éléments suivants :

- Conception des services, en particulier des horaires permettant des correspondances commodes
- Tarification adaptée aux déplacements utilisant plusieurs modes
- Systèmes de billettique et de paiement uniformes
- Aménagement des pôles d'échanges
- Information avant le déplacement et pendant celui-ci, permettant de faire face aux perturbations

L'efficacité de ces politiques commande que l'on agisse simultanément sur les différents éléments, qui concourent à la constitution d'un service global de qualité. La qualité de l'information est un élément essentiel de la politique des déplacements.

## Projets en cours

On peut distinguer les systèmes qui fournissent de l'information aux usagers pendant leur déplacement (par exemple panneaux à message variable sur la route, horaire de passage du prochain autobus à l'arrêt ...) et les systèmes qui permettent de préparer un déplacement (en général information statique à partir d'horaires de service et de conditions de circulation théoriques) L'apparition de dispositifs permettant à l'utilisateur de se localiser et de communiquer sa position fait apparaître de nouveaux besoins (optimisation du déplacement en fonction des conditions prévisibles à court terme ...)

Adresses des villes françaises ayant un site d'information sur les déplacements:

[www.equipement.gouv.fr/dtt/transport.htm](http://www.equipement.gouv.fr/dtt/transport.htm), en particulier [www.lepilote.com](http://www.lepilote.com) pour l'agglomération marseillaise. Projet européen EU-Spirit d'intégration de l'information transport public.

Recherche d'itinéraire automobile en Ile de France proposant un service de transport en commun lorsqu'il existe :

[www.citefutee.com](http://www.citefutee.com), par SIER et RATP. STP et DREIF, dans le cadre du projet européen CAPITALS PLUS développent le service [www.montrajet.com](http://www.montrajet.com) pour les liaisons Paris-Evry- Roissy.

De nombreuses idées ont été avancées pour créer des services à valeur ajoutée à partir d'une information multimodale de base, en supposant qu'elle existe. Le projet Stradivarius a permis d'étudier plusieurs scénarios. Infobus, système donnant les horaires de passage des bus aux arrêts sur page a ouvert la voie à des services multimodaux sur téléphone portable (serveurs vocaux ou technologie WAP) La personnalisation de ce type de service apporterait des solutions aux difficultés des personnes à mobilité réduite, aux enfants accompagnés ou non ...

La société Webraska développe des services d'informations sur les déplacements en partenariat avec Vivendi et Vodafone pour le Web, le WAP ou des centres d'appel; pour se tenir au courant, il existe une liste de diffusion e-mail sur [www.webraska.com](http://www.webraska.com).

## Questions juridiques et d'organisation

Le développement de l'information multimodale n'est possible que si les éléments partiels de cette information (données issues des systèmes d'aide à l'exploitation des transports publics et de la gestion de trafic routier, météo ...) sont réunis et mis en forme dans des conditions de permanence et de qualité assurées. Des opérateurs peuvent ensuite intégrer ces informations dans des services adaptés à certains types de clientèle. Pour dépasser le stade actuel où chaque détenteur d'information en assure la diffusion avec ses propres moyens, on voit apparaître une fonction de serveur ou d'intermédiaire qui collecte et redistribue l'information dans des conditions précises. Cette fonction peut être assurée par un transporteur, une autorité organisatrice, un gestionnaire de réseau ou un tiers, mais il importe de fixer un référentiel pour cette activité, de façon à permettre à l'utilisateur de consolider les informations provenant de différentes sources. Compte tenu des enjeux en matière de sécurité qui sont posés par les situations perturbées (une information erronée peut accroître le désordre) il semble nécessaire que les services de l'Etat soient au cœur de la régulation du dispositif, en particulier par une procédure d'agrément des intermédiaires. (cf rapport du Comité National des Transports par Patrice SALINI)

La responsabilité de la définition et de la fourniture du service d'information semble incomber, pour les transports publics, aux autorités organisatrices. La LOTI cite l'accès à l'information comme l'un des éléments du droit au transport, et l'autorité organisatrice semble bien avoir pour vocation de faire en sorte que ce droit puisse effectivement s'exercer. Si ce principe est admis, il serait nécessaire de clarifier les obligations qui leur incombent sur ce point, de manière à ce qu'elles puissent à leur tour préciser dans les cahiers des charges des opérateurs les modalités de fourniture des informations et des services. En ce qui concerne le domaine routier, la responsabilité semble incomber en principe à chaque propriétaire de réseau, mais en fait l'Etat a pris l'initiative de partenariats multiples pour prendre en charge des services. L'ATEC a étudié les éléments contractuels qui permettraient d'organiser la diffusion de l'information transport public. La définition de l'architecture fonctionnelle et du rôle attendu des acteurs pourrait être conduite dans le cadre du projet ACTIF, qui concerne l'Architecture des Transports intelligents en France.

A l'image de ce qui a été mis en place à Toulouse (ZELT), le rapprochement dans des lieux uniques avec des outils de travail commun entre les structures opérationnelles de gestion du trafic routier et des transports publics serait à encourager, car elle facilite une production intégrée de l'information.

## Questions financières

Le financement des services est une question aujourd'hui sans solution claire. On ne sait pas si un tel service peut équilibrer ses coûts par des recettes provenant de l'utilisateur final. Par rapport aux budgets mis en œuvre pour la fourniture des services de transport eux-mêmes, les montants à affecter à un tel service seront faibles. Pour autant, il s'agit d'une fonction permanente, qui n'a de sens que par la continuité, et qui doit être traitée avec professionnalisme, donc avec un modèle de financement pérenne.

On pourrait proposer une distinction entre le service de base, constitué d'informations brutes, et les services à valeur ajoutée. L'information brute, comme l'information administrative, serait d'accès gratuit, ou au prix coûtant. Une fois collationnée et validée, l'information multimodale peut-elle être vendue ? La question doit être tranchée car aucun opérateur ne prendra le risque de lancer un service utilisant cette information s'il n'a pas d'assurance sur les intentions des pouvoirs publics sur ce point. Quels sont les arguments qui peuvent être invoqués dans un sens ou dans l'autre ?

En faveur d'un paiement, on pense aux recettes potentielles considérables générées par des services destinés au grand public, avec l'objectif d'en faire bénéficier les transports eux-mêmes. Il faut cependant tenir compte du niveau élevé des investissements à engager pour développer des services à valeur ajoutée, et des risques associés, qui sont également considérables.

Par ailleurs, le principe du droit au transport cité plus haut et l'implication d'autorités publiques dans le processus conduisent à ouvrir largement l'accès à l'information. Comment vendre à des opérateurs une information à laquelle le public a accès par ailleurs gratuitement ?

Peut-on concilier les contraintes du service public, qui a besoin de ressources pérennes pour pouvoir garantir une qualité du service de base, et les objectifs des opérateurs en terme de satisfaction des besoins multiples des clients et de rentabilité ?

L'étude d'un plan d'affaires pour les services d'information multimodale serait à lancer.

**Qui fait quoi ? Contacts :**

### *Projets européens*

- Information usager : CONCERT, EUROSCOPE (information VP et TC), EUROSPIN, EU SPIRIT (besoins des voyageurs longue distance et touristes, DB), CAMPARIE, INFOPOLIS (outils et recommandations pour les systèmes automatiques d'information [www.ul.ie/infopolis](http://www.ul.ie/infopolis)), INFOTEN, EUROTRACS (définition fonctionnelle des terminaux d'information, de la borne fixe ou embarquée à l'assistant personnel, SNCF), CODE
- Priorités aux Bus, : QUARTET PLUS ; CENTAUR
- Gestion intégrée des trafics : EUROSCOPE, QUARTET PLUS
- Télébillettique: CONCERT
- Modèles de données : TITAN, TRANSMODEL
- Architecture: DATEX (essentiellement routier) à élargir pour Intermodal Information System Architecture

### *Réalisations et Projets français (dont les actions Predit)*

- Information trafic Ile de France (SIER, Ville de Paris, Agence de presse ...)
- CRICR
- Radiolocalisation des Bus en Ile de France:
  - 
  - 1<sup>ère</sup> tranche de 2000 bus RATP (Système Aigle 80 MF, information sur 1200 points d'arrêt 42 MF, informations visuelle et sonores dans 534 véhicules 15 MF)
  - 1300 bus privés (55 MF pour les véhicules, 42 MF pour 700 points d'arrêt)
  - Information sur le remplissage de 500 parcs relais 450 kf
- Chambaix, service d'info Chambéry Aix les Bains DDE 73; Euroalum
- Le Pilote, serveur d'information multimodale, Marseille
- ZELT, Toulouse, organisation intégrée de gestion du trafic routier et des transports en commun et projets européens CENTAUR (pratique du vélo), ASTORIA (algorithme de régulation neuronal)
- BIOVAM: Besoins en Information et en orientation de voyageurs aveugles ou malvoyants dans les transports collectifs
- SITP: Système d'Information du Transport Public;
- Projet d'action fédérative de recherche sur l'information multimodale voyageurs: PREDIM

### *Information géographique*

- Projet Ertico d'évolution du standard cartographique GDF pour les besoins des transports: NEXTMAP  
<http://www.ertico.com/links/5thfp/nextmap/goal.htm>

### *Projets étrangers*

- Barcelone ; BTSA ; Simon HAYES
- Munich: MDV, Professor H.J.MENTZ
- Göteborg ; Traffic and Public Transport Authority ; A KABJÖRN
- Allemagne: projet DELFI d'information nationale sur les transports en commun

### *Contacts*

- CERTU : Pascal VINCENT; Patrick GENDRE; François RAMBAUD; Frédéric KÜNKEL, Michel BILLOTTE, projet CODE : <http://www.trentel.org/transport/code/funsysarch.html>
- CETE Méditerranée : Michel MARCHI, Le Pilote ; Pierre Yves APPERT ; Michèle BLACHERE, DATEX, projet TRIDENT; Didier DANFLOUS (étude en cours sur le projet allemand DELFI)
- CETE Sud Ouest N. GONTIER; P. OLIVERO
- CETE Est: Bernard MEYZIE
- Andréas HEYM, SNCF, projet Eurotracs, identification des besoins usagers
- Christian ARNAUD, SOLA ; RTM
- Guillaume USTER INRETS : Recherche juridique et institutionnelle; Sophie GUIDEZ
- Eric BROUSSEAU Alain RALLET Commissariat Général au Plan
- Jean Noël TEMEM, SNCF
- Guy SITRUK RATP ;guy.sitruk@ratp.fr
- Simone FEITLER ; RENAULT

- Philippe CHOLLET ; PSA
- Claude ARNAUD ; CGEA Transport
- Jean-Pierre TUBACH ; ENST
- B. COUDRET, CUB [bcoudret@cu-bordeaux.fr](mailto:bcoudret@cu-bordeaux.fr)
- PREDIT, projet d'action de recherche fédérative [francis.yguel@equipement.gouv.fr](mailto:francis.yguel@equipement.gouv.fr)
- Jean-Pierre TEXIER, RATP Bouquets de services Internet dans les stations de métro [jean-pierre.texier@ratp.fr](mailto:jean-pierre.texier@ratp.fr)

## ANNEXE 6

Intermodalité



**■ Actions fédératives****Intermodalité-Voyageurs / Information-communication****Juin 2000****Résumé**

L'intermodalité dans le transport de voyageurs est un des thèmes prioritaires retenus par le Comité d'Orientation du Prédit à la suite de l'évaluation faite en 1999 du programme national de recherche sur les transports.

Le présent rapport est une première phase d'analyse stratégique. Il donne à partir d'une réflexion du groupe de travail des orientations et recommandations en termes de recherches et d'études.

L'intermodalité, que l'on peut simplement définir comme la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport pour un même déplacement avec un billet unique, constitue une des demandes fortes des voyageurs et est un levier important du développement durable.

La promotion des transports collectifs et son rééquilibrage vis à vis de l'automobile suppose de résoudre quatre défis :

- Une réponse à la congestion urbaine,
- Une complémentarité transport public, automobiles,
- Un usage simplifié des transports collectifs,
- Un développement des services.

Une intermodalité réussie passe par l'intégration d'une offre transport coordonnée, des pôles et lieux d'échanges, d'une tarification unifiée et d'une information multimodale.

Notre réflexion a plus particulièrement porté sur les systèmes et services d'informations eu égard à l'arrivée massive des nouvelles technologies dans le monde du déplacement.

Le constat met en avant des décalages entre les mondes du transport collectif et de l'automobile, des modèles économiques incompatibles, des disparités fortes dans les ressources financières des collectivités, et toute une série de freins comme par exemple :

- une absence de coordination des autorités organisatrices sur un même territoire et de liens entre les acteurs du déplacement (aménagement, voirie, développement économique, cohésion sociale....),
- des services d'informations multiples non normalisées,
- des pôles d'échanges sans maître d'ouvrage. Tout ceci renforcé par la prégnance des NTIC qui se développent très vite bousculant les schémas économiques traditionnels.


et la nécessité d'intégrer le stationnement dans la chaîne du déplacement, de moderniser l'offre transport dans le sens de la simplification et de la qualité de service en faisant évoluer le contrat liant transporteur et autorité organisatrice.

Les recommandations du groupe portent sur un ensemble d'éléments techniques du ressort des groupes thématiques. Les propositions d'actions fédératives sont centrées sur les questions suivantes :

- Pourquoi un modèle économique de l'intermodalité ?
- Comment gérer et organiser un pôle d'échange ?

Enfin, est également proposée la mise en place d'une plate-forme mutualisée entre acteurs de transport pour gérer des expérimentations, des produits, des applications ou des services liés à l'information multimodale qui pourrait être gérée sous la forme d'une action fédérative.

### **Le rapport final du groupe de définition**

est un document Acrobat Reader 



[Cliquez ici pour télécharger le logiciel Acrobat Reader](#)

---

Accueil | Présentation | Thèmes de Recherche | [Appels à propositions](#)  
Actualités | [Séminaires](#) | Publications | International  
Infos Pratiques | Annuaire | Contact



© Predit 1996-2000

ANNEXE 7

Première liste de contacts

## A CONTACTER

En priorité : - GART : M.Ronan GOLIAS

- CUDL : M.VASSEUR

- Conseil régional : M Michel PASCAL et Mme Françoise COURCELLES.

- Conseil général : M.ROBLES

- DTT : M.Jean-François JANIN

- Association des AO : M.Dominique PLANQUE ou M.Philippe TOSTAIN (ass)

- CERTU : M.VINCENT et M.GENDRE

Puis :

- Transpole

- RATP

- SCNF

- Toulouse

- Marseille

- Transdev

- Konnex

- AGIR

- Valenciennes : M.YOLLANT

- Europe ( C.L.O.R.A.) : Michel BILLOTE

Fin Aout : - CETE

## ANNEXE 9

Grille d'entretien

## **Grille d'entretien sur la faisabilité d'un centre de ressources en intermodalité (en information multimodale)**

*Actuellement stagiaire à l'INRETS, je me permets de vous contacter sur recommandation de M.Guillaume USTER. Je travaille sur la mise en place d'un centre de ressources qui permettrait de capitaliser et de diffuser les ressources disponibles dans le domaine de l'information multimodale (sur des aspects essentiellement juridiques et organisationnels). Le but de cette étude est de cerner et de mettre à jour les besoins et les apports en information des différents acteurs des transports, ainsi que les conditions souhaitées pour la mise en place d'un centre de ressources sur l'information multimodale. Dans le cadre de cette étude je contacte différents acteurs qui m'ont parus jouer un rôle important dans ce domaine. Pourriez vous me consacrer 20 minutes pour répondre à quelques questions, nous pourrions également convenir d'un rendez-vous téléphonique, à votre convenance.*

### **Présentation des enjeux :**

On a constaté chez les différents acteurs, une prise de conscience croissante des enjeux liés à l'information multimodale (dans le cadre des PDU notamment). Néanmoins force est de constater que l'information dans ce domaine n'est ni centralisée, ni diffusée. Elle est même dispersée.

Il en découle donc un manque d'actualité, de performance, d'efficacité qui pourrait nuire à l'avancement de certains dossiers nécessitant une bonne connaissance du sujet.

- Pour vous cette information est-elle un enjeu important, un thème de réflexion, un objet d'étude au sein de votre activité?
- Disposez-vous d'une documentation personnelle sur le sujet (dans le cadre d'une veille documentaire par exemple) ou d'une structure déjà en place au sein de votre centre de documentation notamment (dossier thématique en cours par exemple) ?
- Etes-vous en contact avec d'autres acteurs (chercheurs...) sur ce sujet et partagez vous vos ressources documentaires sur le sujet ?
- Avez vous déjà réfléchi à capitaliser cette information, à la partager ?

### **Perspectives et intérêts :**

Pour parer à cette déperdition de l'information sur ce thème ainsi qu'à sa non-circulation, il paraît nécessaire de tenter de centraliser cette information, de la retraiter, puis de la redistribuer et de la diffuser.

Regrouper l'information, c'est aussi un moyen de capitaliser des expériences (dans le domaine) de plus en nombreuses et riches.(notion de veille)

Cela permettrait également de mettre en place un système de veille concurrentielle sur certains aspects précis de l'information (juridiques, organisationnels, fonctionnels, techniques...).

Dans le cadre de la mise en place d'un tel centre de ressources la coopération de tous les acteurs semble donc nécessaire.

- Connaissez vous des expériences de mise en commun de l'information dans le domaine des transports ?
- Trouveriez vous un intérêt dans l'élaboration d'un tel centre de ressources ?
- Y voyez vous une utilité directe pour votre activité ?
- Seriez-vous prêt à participer à un tel projet ?

### **Cadre de la capitalisation et de la diffusion de l'information :**

#### Synthèse des connaissances

- Quels sont vos besoins précis en information : dans quels domaines et sous quelles formes ?
- Inversement dans quels domaines pourriez vous contribuer à la capitalisation d'informations ?
- S'agirait-il d'informations brutes ou déjà traitées (sous forme de mémo, notes de synthèse...)?

#### Diffusion et redistribution

- Souhaiteriez vous recevoir cette information directement ou qu'elle soit regroupée dans un lieu précis ?
- Pour l'information reçue, préféreriez vous recevoir toute l'information ou une information sur un domaine précis (sous forme de dossiers thématiques par exemple) ?
- Sous quelles formes : données brutes ou déjà traitées et mises en forme ?
- Pour la diffusion, quelle forme de diffusion vous semble la plus adéquate ? A quel service devrait être diffusée cette information (recherche, développement, doc., vous directement (et exclusivement ?)...)?

## Quel engagement et quel investissement ?

### Conditions de la participation

- Quelle participation, en ressources documentaires, en structure, en financement, en personnel...seriez vous prêts à mettre en œuvre dans le cadre d'un centre de ressources ?
- Quels acteurs vous semblent essentiels pour participer à cette capitalisation et à cette diffusion de l'information ?
- Selon vous, sous quelle direction, sous quel contrôle la mise en place d'un centre de ressources devrait-elle se faire ? Quelle est l'autorité la plus légitime pour prendre l'initiative et encadrer un tel projet ?
- Selon vous le financement doit il être du ressort du domaine public, privé ou mixte ?

### Obstacles

De notre côté, nous pensons qu' il existe certains obstacles auxquels il faudra faire face : il serait peut-être nécessaire de normaliser en partie l'information pour homogénéiser le fond documentaire. Il faut également envisager les problèmes de supports, de bases de données et de logiciels qui sont souvent disparates. De même qu'il faut voir que l'information est très diverse.

- Voyez des obstacles à un tel projet ? (concurrence, perte de prérogatives, secret professionnel...).



## **Proposition de scénarios et réactions :**

Voici des hypothèses de centre de ressources, sachant qu'autour d'un noyau de base d'information (principaux domaines : aspects juridiques et organisationnels), peuvent se greffer d'autres éléments (veille technologique par exemple). Dans un premier temps il s'agira d'une base de travail qui permettra la capitalisation d'informations dans un domaine bien précis.

### ◆ **Scénario1 : Intégration dans une structure déjà existante.**

Avec une faible capacité de financement, on met en place une structure de base. L'information est collectée au sein d'un centre de ressources déjà existant (pas de frais de mise en place) sous formes de documents papiers et électroniques. Il incombe donc à chacun de communiquer ses ressources informationnelles. Ces ressources sont accumulées sur place et mises à dispositions des différents acteurs participants. Il n'y a pas de médiation dans cette hypothèse et la réussite dépend essentiellement du bon vouloir de chacun. Il s'agit juste de regrouper l'information.

### ◆ **Scénario2 : Création d'une structure spécifique à faible coût intégrée à une structure existante.**

On intègre à une structure existante une structure de réception et de collecte de l'information (veille partielle sur l'Internet, dans la presse spécialisée...). L'information est également partiellement traitée et analysée (dossiers thématiques, mémo...). Il y a donc un suivi de la collecte (notion de retour d'information) et donc une sensibilisation des participants qui sont ainsi sollicités. Elle est diffusée par le biais d'un journal mensuel (?) ou d'un catalogue qui fait le point sur l'actualité en matière d'information multimodale. Un régulateur ou médiateur est nécessaire à temps partiel. Dans cette hypothèse le personnel employé est restreint par contre cela nécessite un lieu physique.

### ◆ **Scénario3 : Création d'une véritable structure avec des moyens plus conséquents.**

Sur la base du scénario2, mais en l'améliorant par un véritable système de veille et de traitement des données complet. Les ressources sont collectées, réceptionnées, classées, organisées, synthétisées...par le biais d'un documentaliste spécialisé dans le domaine et dans la veille. La diffusion peut se faire sous forme de liste de diffusion en plus d'un catalogue en ligne. L'utilisation de l'Internet génère certes un coût supplémentaire.

- Comment vous positionneriez vous dans de tels cadres ?
- Quelles objections, quelles propositions pourriez vous faire ?
- *Si intérêt manifeste* : Pourriez déjà, dans un premier temps me communiquer le type d'informations dont vous disposez, sous quelles formes...et ce dans le but de préparer la mise en place d'un plan de classement. (*par mail si trop long*)

ANNEXE 10

Grille de réponses

**Grille d'entretien « faisabilité d'un centre de ressources en intermodalité »**  
**Grille de réponses**

Acteur : .....

Interlocuteur : .....

Remarques : .....

**Présentation des enjeux :**

Thème de réflexion : .....

.....  
.....

Documentation personnelle ? .....

.....  
.....

Contacts ? .....

.....  
.....

Réflexion ? .....

.....  
.....

**Perspectives et intérêts :**

Intérêt ? .....

.....  
.....

Participation ? .....

.....  
.....

**Cadre de la capitalisation et de la diffusion :**

Synthétisation des connaissances : Domaines et formes

Besoins : .....

.....  
.....  
.....

Apports : .....

.....  
.....  
.....

Diffusion et redistribution :

Réception : .....

.....  
.....  
.....

Partage : .....

.....  
.....  
.....

Diffusion : .....

.....  
.....  
.....

**Quel engagement et quel investissement ?**

Conditions de la participation : .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Obstacles : .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Participation ? .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Propositions de scénarios et réactions :**

Scénario1.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Scénario2.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Scénario3.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Propositions.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Fond documentaire ?.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Centre de documentation ?.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Divers :.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

## ANNEXE 11

Grille d'analyse individuelle type

## Grille d'analyse individuelle

<b>ACTEUR</b> <i>Interlocuteur</i>	
<b>Thème de réflexion</b>	
<b>Documentation personnelle</b>	
<b>Contacts</b>	
<b>Réflexion sur capitalisation</b>	
<b>Intérêt de la Capitalisation</b>	
<b>Besoins d'information</b>	
<b>Apports en information</b>	
<b>Réception</b>	
<b>Partage</b>	
<b>Condition de la participation</b>	
<b>Obstacles</b>	
<b>Scénario 1</b>	
<b>Scénario 2</b>	
<b>Scénario 3</b>	
<b>Propositions</b>	
<b>Centre de documentation</b>	
<b>Remarques</b>	

## ANNEXE 12

Grille d'analyse individuelle remplie - exemple



## Grille d'analyse individuelle

<b>Thème de réflexion</b>	Oui, initiateur de l'étude
<b>Documentation personnelle</b>	Oui, nombreuse, veille, mailing List, site (voir bookmark), presse, compte rendu de réunion..., documents suite à de nombreux contacts
<b>Contacts</b>	Participe à de nombreux groupes de réflexion thématique sur le sujet ; CETE, CERTU, PREDIT...
<b>Réflexion sur capitalisation</b>	Bien sur puisque à l'origine de l'étude et responsable du suivi de cette étude
<b>Intérêt de la Capitalisation</b>	Oui, gain de temps, facilité d'accès, autonomie
<b>Besoins d'information</b>	Toute l'information, tous les documents, tous les aspects
<b>Apports en information</b>	Essentiellement les aspects institutionnels et juridiques (objet d'étude depuis près de deux ans)
<b>Réception</b>	Un lieu précis, un journal qui fait le point sur acquisition et études en cours Site Internet et serveur de documents, principe de liste de diffusion, profil d'utilisateur pour réception ciblée
<b>Partage</b>	Acteurs de la liste de contacts, puis de nouveaux contacts avec l'évolution de la structure (associations d'utilisateurs, Agence d'urbanisme...)
<b>Condition de la participation</b>	Financière éventuellement, mais surtout en temps (pour amorcer le flux d'information, pour rechercher d'information et animer le réseau de circulation) En temps pour élaboration de synthèse, pour dynamiser la structure par une dynamique (flux de documents : « <i>montrer l'exemple</i> »)
<b>Obstacles</b>	Financiers, pérennité
<b>Scénario 1</b>	Un début mais peu viable à long terme
<b>Scénario 2</b>	Utile et pratique, possibilité d'évolution, premier stade à passer
<b>Scénario 3</b>	But à atteindre après quelques années de fonctionnement, possibilité d'y intégrer d'autres aspects ou information spécifiques
<b>Propositions</b>	Financement public type DTT et CETE, ce n'est pas le rôle de l'INRETS
<b>Centre de documentation</b>	Voir avec Mme CHOUKROUN (INRETS d'Arcueil), responsable de la veille technologique
<b>Remarques</b>	Voir Sophie GUIDEZ-CATALAN qui travaille sur les aspects juridiques et institutionnels

## Grille d'analyse individuelle

<i>Sophie GUIDEZ</i>	
<b>Thème de réflexion</b>	Oui, travaille avec Guillaume USTER sur le sujet
<b>Documentation personnelle</b>	Oui mais peu organisée, classement personnel
<b>Contacts</b>	Contacts par M. USTER
<b>Réflexion sur capitalisation</b>	Non
<b>Intérêt de la Capitalisation</b>	Oui pour gain de temps et moins de contraintes et éviter déperdition de l'information
<b>Besoins d'information</b>	Tous les domaines, surtout études, expériences en France et à l'étranger
<b>Apports en information</b>	Rapports personnels, actes de colloques...
<b>Réception</b>	Sous forme de synthèses, dossiers d'actualité, articles... automatiquement puis si nécessaire accès à informations complémentaires (sous forme intégrale) Plutôt information papier régulièrement et un accès sur l'Internet
<b>Partage</b>	Tous les acteurs du domaine
<b>Condition de la participation</b>	Oui, participation sous forme de documents et de temps éventuellement
<b>Obstacles</b>	Financement, et transmission de certains documents
<b>Scénario 1</b>	Démarche personnelle et volontaire : peu durable
<b>Scénario 2</b>	Début modeste mais évolution probable, voir avec structure en place (GART et CERTU) en collaboration avec Région, le plus réalisable
<b>Scénario 3</b>	
<b>Propositions</b>	
<b>Centre de documentation</b>	Pas de suivi au niveau du centre de documentation
<b>Remarques</b>	

ANNEXE 14

Grille d'analyse globale

## Grille d'analyse globale

<b>Thème de réflexion</b>	<p>L'intermodalité est toujours un thème de réflexion ou d'étude, grande conscience des enjeux qu'elle engendre. Niveau de prise de conscience variant selon les acteurs.</p>
<b>Documentation personnelle</b>	<p>Prééminence d'une documentation personnelle, différences de volumes et de contenus. Parutions officielles mais aussi études, rapports, compte rendu d'expériences Essentiellement documentation informelle par accumulation aléatoire</p>
<b>Contacts</b>	<p>Nombreux contacts avec d'autres acteurs. Nombreux groupes de travail, de réflexion...</p>
<b>Réflexion sur capitalisation</b>	<p>Peu de réflexion sur la capitalisation de l'information en intermodalité. Sauf chez quelques chercheurs (ex : CERTU, INRETS...)</p>
<b>Intérêt de la Capitalisation</b>	<p>Intérêt toujours vif. Vrai besoin et vraie demande. Simplification des recherches de documents, meilleure connaissance de ce qui se fait et des travaux en cours de réalisation.</p>
<b>Participation</b>	<p>Participation toujours acceptée sur l'aspect transfert d'information et réception d'information. Donner du temps Participation financière jamais proposée plutôt vue sous forme d'abonnement ou aspect étudié (gratuité espérée ?)</p>
<b>Besoins d'information</b>	<p>Domaines souhaités varient beaucoup d'un acteur à l'autre : toute l'information ; technique (mineur), juridique et institutionnelle essentiellement mais aussi expériences précises et aspects organisationnels.</p>
<b>Apports en information</b>	<p>L'information transmise sera du même type que ci-dessus mais sans les aspects techniques qui n'ont jamais été cités comme pouvant faire l'objet d'une transmission.</p>
<b>Réception</b>	<p>Le plus souvent cité : site Internet avec catalogue en ligne et information diverses plus parfois un serveur de documents pour téléchargement. Notion de profil d'utilisateurs Dossiers thématiques ou notes de synthèse. Ne pas recevoir toutes les parutions. Toute l'information sous forme succincte</p>

## Grille d'analyse globale -suite

<b>Partage</b>	En plus des acteurs présents sur la grille de contacts (A.O., Association...) ont parfois été cités :
<b>Condition de la participation</b>	Charte d'utilisation vivement recommandée ainsi que la présence d'un interlocuteur « privilégié »
<b>Obstacles</b>	Pas d'obstacles majeurs, sauf conflits d'intérêts entre exploitants et mauvaise volonté possible de certain acteurs à communiquer leur information personnelle
<b>Scénario 1</b>	Vue comme une formalisation du réseau de circulation de l'information qui existe déjà, jugé inutile la plupart du temps et non viable
<b>Scénario 2</b>	Scénario le plus réalisable techniquement et financièrement, destiné à évoluer vers le scénario 3 en fonction de son succès et de son utilisation à venir
<b>Scénario 3</b>	Utilité et utilisation idéales, mais le problème de coût reste un obstacle majeur Scénario à développer après quelques temps d'observation de la mise en œuvre du scénario 2
<b>Propositions</b>	Parution d'un bulletin d'information régulier type <i>Transflash</i>
<b>Centre de documentation</b>	En général pas de veille ni de suivi thématique au niveau du centre de documentation (qui n'existe pas forcément). Mais une collaboration ou une participation minimum est envisageable, leur relayer une information succincte
<b>Remarques</b>	Tous les acteurs contactés ont souhaité recevoir le bilan et les conclusions de cette étude

## ANNEXE 15

Listes de diffusion

# FRANCOPHOLISTES *l'Annuaire de toutes les Listes Francophones*

Page d'accueil

Références

Inscrivez votre liste  
Mise à jour d'une liste  
Hébergement de listes  
Signaler un autre catalogue

Inventaires

Tous les hébergeurs  
Toutes les listes de listes  
Tous les robots  
Toute la doc

Un peu de technique

Qu'est-ce qu'une liste ?  
Se désabonner  
Sous-listes = sous-abonnés  
Accents et messagerie

Qui sommes-nous ?

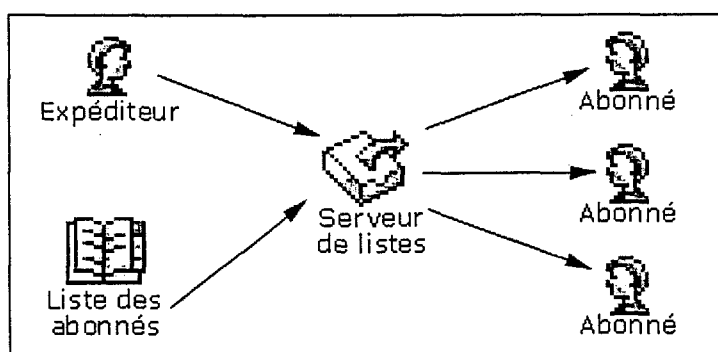
Contact



## Les Listes de diffusion (ou Mailing Lists)

### Principe de base.

Les **listes de diffusion** permettent à un groupe de personnes de communiquer si par l'intermédiaire du **courrier électronique**. Chacun écrit à l'adresse électronique automate se charge de distribuer les messages à tous les participants. Il est nécessaire de s'abonner à la liste pour pouvoir participer aux discussions.



Scénario de diffusion d'un message dans une liste de diffusion

### L'automate gestionnaire de la liste.

L'**automate** est un programme qui fonctionne en permanence sur une machine. Il gère les messages adressés aux listes qu'il gère et les retransmet aux abonnés de la liste. C'est aussi l'automate qui gère les abonnements et désabonnements d'une liste. Pour l'automate dispose d'une adresse électronique réservée aux commandes (abonner, désabonnement, demande d'aide,...).

La diversité des automates (nous en avons répertorié plus de 30) pourra troubler compte tenu de la **variété**:

- des commandes
- des adresses du robot

### Cas particulier.

Certaines listes de diffusion n'ont pas pour but des discussions mais juste l'émission d'information (bulletin, magazine, revue de presse,...). Dans ce cas, l'abonné ne peut pas participer dans la liste.

### Message ou Commande ?

Il importe de bien faire la différence entre les **commandes** et les **messages** lorsqu'on utilise une liste de diffusion.

Les commandes sont des messages qui seront traitées par un programme ; et qui doivent respecter un format donné. Ces commandes permettent entre autre de s'abonner à la liste, de s'en désabonner, d'avoir accès à la liste des abonnés d'une liste, enfin de recevoir un récapitulatif des commandes acceptées par un automate. Ces commandes sont envoyées à une adresse différente de celle de la liste et seront exécutées par l'automate.

Les messages à proprement parler, constituent la finalité de la liste et sont diffusés

abonné.

**Trop souvent**, certains abonnés envoient dans la liste une commande d'abonnement à la liste et la compromettant. Lorsque ce sont 10 abonnés qui agissent de la sorte et en compte 1000, ce sont 10 000 messages qui sont émis inutilement et qui viennent encombrer les boîtes aux lettres.

## A quelle adresse envoyer quelle commande ?

Voici un inventaire des robots de gestion de listes, indiquant leur mode de fonctionnement.  
Tous les robots

---

***Tell someone.com*** **Mieux que** Pse

Echange de bannières	Sondages gratuits	Mailing-lists	Référencement	...
----------------------	-------------------	---------------	---------------	-----

©Francopholistes



## ANNEXE 16

Un exemple de revue spécialisé : *Transflash*

## Quoi de neuf ?

- Le funiculaire de Fourvière a 100 ans.
- Un projet éducatif et citoyen à Tourlaville.
- Une "ligne d'été" du réseau d'Annecy pour monter au sommet du Semnoz en bus.
- Les deux parkings de la gare de Rouen reliés par une passerelle routière.
- Val de Toulouse. Signature du prolongement de la ligne A.
- Grande course d'orientation sur le réseau de la Communauté urbaine de Lille pour sensibiliser les jeunes aux règles d'utilisation des transports en commun.
- Un an d'extension des tarifications sociales pour les demandeurs d'emploi à Lyon.
- Campagne anti-fraude sur le réseau de transport de la Communauté urbaine de Bordeaux.
- Innovation dans le renouvellement du contrat entre l'autorité organisatrice et son exploitant à Saint-Étienne.
- Connex : la nouvelle marque de CGEA Transport.

## Plans de déplacements urbains

- Nîmes se dote d'un "compte déplacements" pour suivre son PDU.

## Biblio La vitrine

- Effets du tracé et de l'état des routes sur la vitesse et la sécurité.
- Des transports électriques pour que la ville respire.
- Les politiques de transport collectif dans les collectivités.
- Circulation routière : la sécurité des usagers vulnérables.

## Contact Les études

- Observation du bruit des transports terrestres.
- Régulation des accès à la vallée de la Tarentaise. Évaluation par la ZELT du système RECITA.
- Les services de transports à la demande en Picardie.

## À l'écoute de

- Paris : "Les pôles d'échanges".
- Paris : "Transports en commun et vélo : pour un vrai système de déplacement".

## Agenda

# Le vélo, tout le monde s'y met

*La volonté de promouvoir le vélo en tant que mode de déplacement apparaît dans tous les Plans de déplacements urbains. Pour passer du projet à la réalisation, décideurs et aménageurs ont besoin d'outils. La publication par le CERTU de l'ouvrage "Recommandations pour les aménagements cyclables" développant les aspects législatifs, réglementaires et techniques devrait être une aide précieuse.*

## Une attitude plus favorable au vélo

La lecture des PDU révèle une réelle volonté de promouvoir le vélo comme alternative crédible à la voiture. La réalisation d'un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération, l'aménagement de zones 30, le développement de l'offre de stationnement pour cycles devant les établissements publics et à proximité immédiate des aires d'arrêts de transport public, la révision de l'article 12 des POS pour créer des aires de stationnement vélo sur les espaces privés, la location de vélos sont autant de moyens pour y parvenir.

## Aménager mais aussi communiquer

Une politique cyclable n'est efficace que si elle est relayée par des campagnes de communication fréquentes et ciblées. Elles existent déjà à Grenoble, Strasbourg, Rennes. Il y en aura dorénavant au Mans, à Montbéliard, à Nîmes et dans la région Île-de-France. Si les mesures envisagées sont souvent les mêmes d'une agglomération à l'autre, quelques propositions plus volontaristes méritent d'être citées : penser au vélo dès le stade des études et des programmes de conception des grands équipements ; inscrire les itinéraires cyclables dans les POS, acquérir les voies SNCF désaffectées ; créer une agence de l'écomobilité ou des mobilités douces assurant la promotion de ces modes, organisant l'intermodalité, aidant les entreprises dans leurs plans de mobilité.

déplacements urbains intégrant le vélo et la marche à pied. Sept villes engagées dans cette démarche fondent en 1989 le Club des villes cyclables : lieu d'échange et d'expérimentation, le Club fera progresser les mentalités. Les ministres de l'Équipement et de l'Environnement créent le comité de suivi de la politique du vélo en 1994. Cette structure réunissant différents ministères, collectivités locales, associations d'usagers, est aujourd'hui, grâce au dynamisme de son président, au carrefour de toutes les initiatives, à la source des évolutions techniques et réglementaires, tant pour le vélo urbain que le vélo loisir.

Si l'instruction pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie adressée aux services de l'État en 1995 est passée plutôt inaperçue, la loi sur l'air mais également les pics de pollution successifs et une longue grève des transports parisiens, donnent naissance, en 1996, à une prise de conscience réelle. La création de l'Association des départements cyclables et l'adoption d'un schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national consacrent en 1998 le développement du vélo loisir.

## Et pour l'année 2000 ?

À paraître des fiches techniques sur la cohabitation "bus-vélo", sur les véloroutes-voies vertes, sur la signalisation et le jalonnement : autant d'outils pour plus de cyclistes avec plus de sécurité.

## Une mobilisation qui n'est pas le fruit du hasard

En 1982, la loi d'orientation des transports intérieurs formalise le concept de Plan de

■ CERTU - Geneviève Laferrère

Fax : 04 72 74 59 30

E-mail : glaferre@certu.fr

## Le funiculaire de Fourvière a 100 ans !

Les problèmes de liaison entre les quartiers en hauteur et le centre-ville expliquent que la ville de Lyon, comme d'autres en France, a développé dès le siècle dernier, ce transport particulier pour répondre à certains besoins spécifiques. La ville a ainsi compté jusqu'à quatre funiculaires.

Aujourd'hui, il ne reste que deux funiculaires à Lyon, reliant le quartier Saint-Jean, dans le vieux Lyon, au sommet de la colline de Fourvière.



Entièrement modernisé en 1987, le funiculaire, ou plutôt la "ficelle" de Fourvière, pour reprendre l'appellation lyonnaise, fête cette année son 100<sup>e</sup> anniversaire. Avec une déclivité de 31% sur une longueur de 450 m, une fréquence maximum aux 5 minutes, il transporte par un système de va-et-vient quelque 3 000 clients par jour. C'est un maillon important dans les transports collectifs lyonnais, pour les Lyonnais, comme pour les touristes visiteurs de la basilique.

■ Contact : **SLTC** - Brigitte de Sainte Marie - Tél. 04 78 71 82 27

## Un projet éducatif et citoyen

### Des élèves d'une classe de 6<sup>e</sup> créent une ligne de bus à TOURLAVILLE

Dans le but de faire découvrir les métiers du transport public et de faire prendre conscience aux jeunes des règles de bonne conduite dans les transports en commun, une opération originale, la création d'une ligne de bus, a été réalisée par les élèves d'une classe de 6<sup>e</sup> du Lycée Diderot de Tourlaville et leur professeur en liaison avec le réseau de transport collectif de l'agglomération de Cherbourg Zéphir Bus et l'atelier de théâtre de Tourlaville.

Suite à plusieurs rencontres qui se sont échelonnées tout au long de l'année scolaire, le projet de création d'une ligne de bus éducative s'est concrétisé et, le 17 mai dernier, de 14 h à 16 h, un bus a circulé le long d'un circuit choisi par les collégiens. Pendant les trois trajets jalonnés d'arrêts rebaptisés aux couleurs de la bonne conduite : "non-fumeur", "fraude", "montée"..., trois équipes d'élèves jouant le rôle de médiateurs et de conducteur se sont relayées pour vendre les tickets et veiller au bon fonctionnement de la ligne et au respect du règlement.

À des moments précis de l'après-midi, des membres de l'atelier de théâtre et des médiateurs de Zéphir Bus, présents sur le circuit, ont simulé des comportements déviants (fraude, montée par l'arrière, fumeur...) nécessitant des interventions.

Ce projet original et pédagogique a représenté cinq mois de travail impliquant tous les acteurs du collège, les élèves, leur professeur, l'ensemble de l'entreprise Zéphir Bus et l'atelier de théâtre de Tourlaville.

■ Contact : **Zéphir Bus** - Myriam Diociaiuti - Tél. 02 33 88 78 50  
Fax : 02 33 88 78 51

## Une "ligne d'été" du réseau d'ANNECY pour monter au sommet du Semnoz en bus

Le Semnoz, qui domine l'agglomération annécienne de ses 1 704 m, est un but de promenade familiale ou de sortie sportive très prisé par les habitants de l'agglomération et les touristes.

Depuis plusieurs années, le réseau annécien a mis en place un service saisonnier pour leur permettre d'accéder en transport en commun depuis le centre-ville (départ de la gare) aux différentes attractions du site (parc aux biches, point de vue sur le lac, piste de luge d'été, itinéraires de randonnée ou de VTT, aires de pique-nique). Les cyclistes peuvent même profiter de 18 kilomètres de descente pour rentrer sur Annecy...

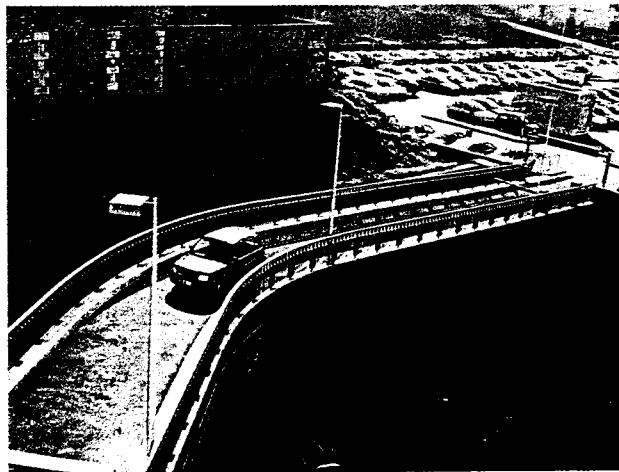
Cette année, le service fonctionnera tous les jours en juillet-août, et les samedis, dimanches et jours fériés en juin et septembre, à raison de six aller-retours par jour. Le véhicule en service, largement décoré, est aménagé pour transporter des VTT.

Une large campagne de communication dans les bus et les lieux de vente habituels du réseau a été mise en place dès le lancement, mais également par distribution de dépliants dans les hôtels et campings, à l'auberge de jeunesse, à l'office du tourisme et dans les boulangeries de la ville.

■ Contact : **SIBRA** - Colette Cauchois - Tél. 04 50 10 04 00

## Les deux parkings de la gare de ROUEN reliés par une passerelle routière

La passerelle routière qui relie désormais le parc de stationnement automobile de la gare SNCF et le parking rénové de Rouen II a été inaugurée le 3 mai dernier après douze mois de travaux.



Cette réalisation, confiée par la ville de Rouen à la société SCETA PARC, filiale d'Effia (Groupe SNCF Participations), a pour conséquences de pouvoir offrir aujourd'hui aux automobilistes une capacité globale de stationnement de 865 places, un accès direct aux trains pour les voyageurs et un stationnement amélioré pour tous les usagers du centre-ville.

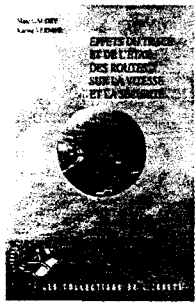
Pour assurer un confort maximum à la clientèle, les parkings ont été repeints et leur éclairage a été renforcé, l'accueil a été réaménagé pour assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et les matériels de péage et les ascenseurs ont été changés.

La société SCETA PARC a consacré 16 MF à cette opération.

■ Contact : **EFFIA** - Joëlle Tournebize - Tél. 01 44 75 18 05 -  
Catherine Debord - Tél. 01 44 75 48 09

## Effets du tracé et de l'état des routes sur la vitesse et la sécurité

Rapport (68 pages) établi par Marc Gaudry, professeur au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, et Karine Vernier, étudiante à l'Université Louis Pasteur, Strasbourg I. Publié dans la collection "Rapport de l'INRETS", n° 224.



Ce rapport propose une méthode d'analyse des comportements des conducteurs routiers vis-à-vis, du risque et de la vitesse en fonction du trafic et des caractéristiques de géométrie et de surface routières.

Les auteurs y donnent une structure d'équations simultanées permettant de tenir compte des différents ajustements entre confort, vitesse et risque liés aux préférences des usagers. La formulation adoptée distingue, parmi les composantes du risque observé ou objectif, entre l'incertitude ou

dangerosité et le risque calculé associé à la vitesse. On y utilise aussi pour la première fois une mesure empirique nouvelle du risque perçu qui permet d'isoler le rôle de ce facteur parmi les autres déterminants du choix de vitesse. L'estimation reposant sur un échantillon de plus d'un millier de section de routes nationales

■ **INRETS** - Service publications - 2, avenue Malleret-Joinville - 94114 Arcueil cedex - Tél. 01 47 40 70 74 - Fax : 01 45 47 56 06 [www.inrets.fr](http://www.inrets.fr) - Prix : 100 F.

## Des transports électriques pour que la ville respire

Ouvrage (104 pages) réalisé par la Fédération des maires des villes moyennes (FMVM) en partenariat avec EDF et publié dans la collection "Repères municipaux".

La loi sur la qualité de l'air oblige les collectivités locales à introduire dans leur parc des véhicules à énergie propre lors du renouvellement de leur flotte automobile.



L'électricité est une de ces énergies possibles. C'est pourquoi la FMVM s'est tournée vers EDF, partenaire soucieux de la lutte en faveur de l'environnement, pour informer, par le biais de cet ouvrage, les collectivités locales sur l'utilisation de l'électricité dans les transports municipaux.

Au sommaire :

- L'environnement urbain en question.
- Vers une politique de l'environnement urbain.
- Des véhicules électriques pour les usages municipaux.
- Les déplacements urbains.

■ **FMVM** - 42, boulevard Raspail - 75007 Paris - Tél. 01 45 44 99 61 - Fax : 01 45 44 24 50 - E-mail : [fmvm@villesmoyennes.asso.fr](mailto:fmvm@villesmoyennes.asso.fr)  
**EDF** - 28, rue Jacques Ibert - 75017 Paris - Tél. 01 40 42 36 77 - Fax : 01 40 42 49 08

## Les politiques de transport collectif dans les collectivités

Ouvrage (220 pages) réalisé par le GART et édité par La Lettre du cadre territorial dans la collection "Dossier d'expert", n° 293.

Que ce soit en milieu urbain ou rural, la problématique des transports collectifs est devenue une préoccupation essentielle des collectivités. L'évolution des activités et des modes de vie oblige à avoir une offre souple et adaptée aux attentes de la population.



Réalisé par le GART, ce dossier aborde tous les aspects liés aux déplacements (fondements des politiques, outils, cadre institutionnel, financement, modalités de gestion). Extrêmement précis et détaillé, il associe l'analyse et les outils pratiques par l'intermédiaire de fiches techniques, modèles, tableaux budgétaires et statistiques.

Au sommaire :

- Quelles politiques de déplacements ?
- Les acteurs - une situation de partenariat.

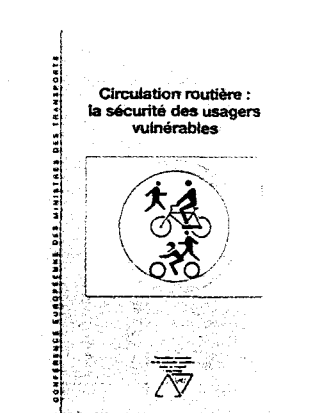
- Les relations entre les intervenants.
- Coût et financement du transport public.
- Développer les transports publics.

Quatorze fiches techniques, un glossaire et une bibliographie complètent cet ouvrage.

■ **Éditions de La Lettre du cadre territorial** - BP 215 - 38506 Voiron cedex - Tél. 04 76 65 87 17 - Fax : 04 76 05 01 63 [www.territorial.fr](http://www.territorial.fr) - Prix : 390 F

## Circulation routière : la sécurité des usagers vulnérables

Publication (120 pages) de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT).



De 1997 à 1999, la CEMT a consacré trois rapports et trois résolutions à la sécurité des usagers vulnérables, à savoir les cyclistes, les piétons et les utilisateurs de deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes).

Ces études s'inscrivent dans un cadre plus large que celui de la seule sécurité routière puisqu'elles prennent en compte aussi bien l'évolution démographique des pays membres de la CEMT - vieillissement de la population - que les problèmes, désormais d'actualité, de mobilité,

d'aménagement du territoire, d'environnement et de santé publique.

Les mesures préconisées (qu'elles soient globales ou spécifiques à chaque catégorie d'usagers concernés) montrent qu'il reste encore beaucoup à faire en faveur de la sécurité des usagers vulnérables. Il s'agit toutefois de ne pas promouvoir un modèle unique, mais de s'efforcer de développer plusieurs stratégies qui intègrent les particularités de chaque pays.

Cette publication devrait permettre à chacun d'évaluer les différentes approches développées dans les pays de la CEMT et de s'inspirer de ce qu'il est convenu d'appeler les "bonnes pratiques".

Also available in English under the title "Safety in road traffic for vulnerable users"

■ **OCDE** - Service des publications - 2, rue André-Pascal 75775 Paris cedex 16 - Tél. 01 45 24 81 67 - Fax : 01 49 10 42 76 - E-mail : [sales@oecd.org](mailto:sales@oecd.org) - [www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop) - Prix : 190 F + port UE 15 F, autres pays 20 F.

## Observatoires du bruit des transports terrestres

Par communication en Conseil des ministres du 10 novembre 1999, faisant suite aux rapports de M. Serrou du 15 avril 1995 et de M. Lamure du 16 décembre 1998, Mme Voynet, ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, a annoncé un programme de lutte contre le bruit des transports qui comprend notamment la résorption des points noirs du bruit du réseau national (routiers et ferroviaires). Cette communication précise : "Afin de faciliter la programmation et le suivi de la résorption, une base de données nationale des points noirs du bruit sera créée sous un système d'information géographique. Le recensement qui comportera plusieurs étapes commencera par le report du classement des voies bruyantes sous le SIG MapInfo avec le référentiel Bd Carto de l'IGN, outils dont sont dotés les services déconcentrés du METL. Pour les étapes suivantes, une circulaire précisera les modalités de réalisation du recensement, accompagnée d'un guide méthodologique réalisé par le CERTU".

Les DDE seront donc chargées de mettre en place un observatoire sous la forme d'un projet SIG dans leur département qui comprenne les données de classement sonore de toutes les routes ainsi que les données relatives aux zones fortement exposées au bruit du réseau routier national dites "zones de bruit critique". Ces données seront localisées dans le référentiel de la Bd Carto et respecteront une structure définie au niveau national.

Le CERTU, officiellement chargé par la DPPR, la DR et la DTT depuis le 26 avril 2000 dernier de conduire au niveau national l'opération "Observatoires du bruit" produira à cet effet un guide méthodologique accompagné d'un utilitaire MapInfo à l'attention des DDE et des CETE, mettra en place des formations auprès des chefs de projet des DDE avec l'appui des CETE dès la rentrée de cette année.

Les produits du CERTU ont été élaborés dans le cadre d'un groupe de travail associant, outre les directions centrales concernées, quelques DIREN (Alsace, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, Lorraine) et DDE (06, 26, 38, 42, 44, 59, 66, 67, 69, 78) pilotes ainsi que les CETE de Lyon et de l'Est et la DREIF.

S'agissant du réseau ferré national, RFF et SNCF prendront en charge la mise en place d'observatoires analogues conformément aux spécifications techniques définies par le CERTU afin que les observatoires ainsi constitués soient compatibles et exploitables aux niveaux départementaux, régionaux et national.

■ Pour plus d'informations contacter l'équipe projet du **CERTU** :  
David Delcampe, chef de projet du **CERTU** - Tél. 04 72 74 59 18  
E-mail : [ddelcamp@certu.fr](mailto:ddelcamp@certu.fr)  
Nathalie Fürst - Tél. 04 72 74 59 08 - E-mail : [nfurst@certu.fr](mailto:nfurst@certu.fr)  
Gilles Troispoux - Tél. 04 72 74 59 54 - E-mail : [troispou@certu.fr](mailto:troispou@certu.fr)  
Olivier Forel - Tél. 04 72 74 59 16 - E-mail : [oforel@certu.fr](mailto:oforel@certu.fr)

## Régulation des accès à la vallée de la Tarentaise Évaluation par la ZELT du système RECITA

Dans le cadre de son activité d'équipe-ressources "Test et évaluation de matériels et de systèmes d'exploitation du trafic", la ZELT a été chargée par la DDE de Savoie d'évaluer le système RECITA, permettant de réguler l'accès à la vallée de la Tarentaise.

### Le problème de la vallée de la Tarentaise

Avec plus de 310 000 lits touristiques en stations de montagne, la demande de trafic, lors des pointes saisonnières hivernales, atteint des valeurs de l'ordre de 30.000 à 36.000 véhicules par jour dans le sens montant aux stations.

Or, à partir d'Albertville, la RN 90 constitue le seul accès qui permet de rejoindre l'ensemble des stations de Tarentaise et connaît chaque année des problèmes de congestion très importants ; en outre (et surtout), certaines tronçons proches de Moutiers, régulièrement saturés, constituent des zones à risque d'un point de vue géologique (des éboulements se sont produits sur la chaussée en mars 1999 et février 2000).

## Le système RECITA

La DDE de Savoie, en collaboration avec l'INRETS et la société SRILOG, a mis en œuvre, à la fin de l'année 1999, un système baptisé RECITA (REGulation de la CIRCulation dans la TARENTAISE) dont le principe consiste à réguler le trafic de la RN90 dans le sens "montant" (vers les stations de ski) par un feu tricolore situé en pleine voie de la section à 2 x 2 voies Albertville - Moutiers. L'objectif principal de cette régulation est d'éviter la formation de files d'attente dans les zones à risques de la RN90 situées de part et d'autre de Moutiers. Cet objectif se traduit plus généralement par un objectif de fluidité de l'ensemble de la section de la RN90 la plus problématique : section à 2x1 voies d'environ 6 km entre Moutiers et le tunnel du SIAIX.

La commande du feu est réalisée à distance à partir du PC d'exploitation OSIRIS par le biais d'une consigne de débit horaire dont la valeur est fixée par les exploitants. Ce débit de consigne (qui est évidemment variable) représente en quelque sorte le nombre de voitures par unité de temps que les exploitants estiment possible d'injecter dans la section difficile à un instant donné, en fonction des conditions de circulation et/ou des risques naturels. Ils sont aidés dans ce choix par l'affichage d'une "valeur de consigne conseillée" calculée par le système en fonction des débits et taux d'occupation mesurés.

Les résultats obtenus permettent à la DDE de Savoie de consolider et d'étendre son système pour les années suivantes avec : la prise en compte des deux sens de circulation, une extension de la zone contrôlée, divers aménagements du PC OSIRIS et la poursuite d'une campagne d'information des usagers.

■ **Contacts : DDE de Savoie** - Philippe Mansuy  
Tél. 04.79.71.72.43

**CETE du Sud-Ouest, antenne de Toulouse / ZELT** - Catherine Barthe / Patrick Olivero - Tél. 05 62 25 97 80 ou 05 62 25 97 73

## Les services de transport à la demande en Picardie

À la demande de la DRE Picardie, le CETE Nord-Picardie a réalisé une étude sur les services de transport à la demande au niveau de la région picarde.

Après avoir rappelé le cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit l'organisation des services de transport à la demande en France, l'étude présente une analyse des expériences en cours, sur le territoire français, en s'appuyant sur les résultats d'enquêtes menées auprès des départements par le CETUR en 1992 et le GART en 1997.

La mise en place d'un service de transport à la demande impliquant de retenir des solutions diversifiées, évolutives, adaptées au contexte local, l'étude présente les considérations méthodologiques qui doivent présider à la démarche et orienter la réflexion préalable pour définir ce service en examinant successivement : l'analyse du contexte et la conception du système, la définition de l'organisation et du fonctionnement, l'évaluation.

L'étude s'intéresse à la situation actuelle des services de transport à la demande en Picardie (expériences passées ou en cours et projets). Pour appréhender la réalité de ces expériences et projets, une enquête a été menée auprès des services compétents en matière de transport de voyageurs de chacun des départements (Aisne, Oise et Somme) et de la Région Picardie mais également au niveau de chaque territoire identifié par la Région Picardie pour mettre en œuvre son plan régional d'aménagement et de développement local.

Parmi ces quarante-et-un territoires, quinze territoires ont fait ressortir des problèmes de transport avec des projets plus ou moins bien formalisés de services de transport à la demande. En conclusion, plusieurs recommandations sont formulées pour faciliter la mise en œuvre de services de transport à la demande en Picardie.

■ **Contacts : DRE Picardie** - Patrick Planchon - Tél. 03 22 82 25 15  
**CETE Nord-Picardie** - Jean-François Baillet - Tél. 03 20 49 60 96

**PARIS**  
**"Les pôles d'échanges"**  
**Colloque du STP**  
**28 mars 2000**

Le Syndicat des transports parisiens (STP) a organisé le 28 mars dernier un colloque sur les pôles d'échanges dans la perspective du Plan de déplacements urbains (PDU) d'Ile-de-France.

Cet événement a réuni plus de 300 personnes, élus franciliens, experts français et européens, transporteurs publics et privés, qui ont pu échanger et partager leurs expériences pour améliorer les déplacements en Ile-de-France.

Georges Dobias, vice-président délégué du STP a ouvert cette manifestation en rappelant que chacun des 140 pôles identifiés pour un montant de 300 000 à 500 000 francs par site sur cinq ans. Des aménagements spécifiques prévus, par ailleurs, pour la création de zones routières, de parcs relais, d'amélioration de l'accessibilité ou de la sécurité.

Le STP prévoit de financer des études de faisabilité de 300 000 francs par pôle, et va contribuer au financement du fonctionnement d'une douzaine de gares routières expérimentales pour un montant de 300 000 à 500 000 francs par site sur cinq ans. Des tronçons d'axes ou de pôles ont été préfigurés sur une vingtaine de sites, la généralisation devant intervenir dans les dix-huit mois suivant l'approbation du PDU.

La première table ronde consacrée aux "Réponses à apporter aux besoins des voyageurs" a présenté les expérimentations anglaise, espagnole et a souligné la nécessaire harmonisation de la signalétique en Ile-de-France et l'intérêt de développer des services de proximité.

Yves Néry, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, a souligné la priorité accordée aux transports en commun dans le contrat de plan qui vient d'être adopté. Ainsi, sur une enveloppe globale de 59 milliards de francs, 26 milliards leur sont réservés. Il a annoncé le projet de la région de s'engager dans la réalisation d'un Réseau Régional Bus afin d'améliorer l'offre de service en banlieue. Il a rappelé la volonté de la région d'infléchir le comportement des automobilistes franciliens en faveur des transports en commun en finançant, en concertation avec le STP et les entreprises de transports, des parcs de stationnement à proximité des gares, des relais d'information voyageurs, et des parcs à vélos.

Le deuxième thème qui traitait des "Réponses différenciées selon les caractéristiques des pôles d'échanges", a mis en évidence la diversité des situations et des solutions et la nécessité de créer une fonction spécifique de gestionnaire de pôles, pour que tous les acteurs s'inscrivent dans une démarche commune "pôles PDU".

La troisième table ronde sur "Le pôle d'échanges, élément de la ville", a dégagé des solutions pour que les gares soient un élément structurant de l'urbanisme, et qu'elles contribuent à l'amélioration du cadre de vie.

Dans son discours de clôture, Jean-Pierre Duport, président du STP, préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, a annoncé que le contrat de plan en cours de signature prévoit pour la première fois un volet qualité de service, d'un montant de 4 milliards de francs, le STP apportant par ailleurs 2 milliards de francs, hors contrat de plan, sur la part du produit des amendes qui lui est attribuée.

Il a conclu sur l'importance de la tâche du STP, autorité organisatrice des transports franciliens, à qui il reviendra de piloter les 140 comités de pôles installés par les préfets dans les départements concernés.

■ Contact : **Syndicat des transports parisiens** - Marie-France Lilledieu - Tél. 01 47 53 28 76

**PARIS**  
**"Transports en commun et vélo : pour un vrai système de déplacement"**  
**Colloque Rue de l'Avenir - 20 mai 2000**

Le colloque organisé le 20 mai 2000 par l'association Rue de l'Avenir a réuni plus de cent personnes, en majorité de la région parisienne, mais aussi un bon quart de provinciaux et plusieurs participants belges.

De nombreux exemples concrets, venant des orateurs comme de la salle, ont montré les multiples possibilités de conjuguer les transports en commun et le vélo, et surtout les avantages que ces deux modes de transport ont à tirer de leur coopération.

Les difficultés n'ont pas été éludées : la question de l'utilisation des couloirs de bus par les cyclistes a été largement débattue. La réglementation le permet, les recherches montrent que cela ne présente pas de difficulté technique particulière, ce que confirment tous les exemples. Les cyclistes ont expliqué, avec humour, que de toutes façons ils étaient obligés de les utiliser.

Plusieurs participants ont exprimé l'espoir que les Plans de déplacements urbains traduisent réellement "le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants", comme la loi sur l'air le stipule, et exhorté les citoyens à agir en ce sens lors des enquêtes publiques.

Une proposition concrète a été présentée pour l'Ile-de-France : ni le PDU (planification) ni le contrat de plan État-Région (financement) ne prévoyant de réseau cyclable cohérent, un réseau structurant pourrait être créé par simple élargissement à 4 m 50 de tous les couloirs de bus, en commençant par ceux du réseau principal prévu dans le cadre du PDU.

■ Contact : **Rue de l'avenir** - Tél./Fax : 01 45 57 12 20  
E-mail : [rue.avenir@wanadoo.fr](mailto:rue.avenir@wanadoo.fr)

**"Pour une nouvelle mobilité"**  
**Le GART présente son projet**  
**pour les déplacements à l'horizon 2010**

À l'occasion de son vingtième anniversaire, le GART a lancé son projet pour les déplacements à l'horizon 2010, intitulé "Pour une nouvelle mobilité". Il se structure autour de quatre chantiers : impliquer les Français dans les politiques de déplacements ; imaginer une nouvelle mobilité ; inventer l'urbanisme de la mobilité durable ; mieux gérer les livraisons en ville et le transport de marchandises.

Ces nouvelles priorités que le GART se donne pour les dix prochaines années font l'objet d'un large débat, qui se déclinera sur un an et demi.

De nombreuses analyses nourrissent d'ores et déjà les premières réflexions que lance le GART à l'occasion de la célébration de son vingtième anniversaire :

- l'analyse du CERTU "20 ans du GART et 25 ans de mobilité" souligne ainsi l'augmentation de la mobilité tous modes confondus au cours des années 90, avec une part toujours prédominante de l'automobile et une stagnation de la part de marché des transports collectifs ;
- l'enquête "PDU, où en est-on ? Analyse des 27 premiers PDU" réalisée par le Comité GART/CERTU de suivi des Plans de déplacements urbains.

Un plan d'action qui se poursuivra en septembre, avec une plate-forme mise en place par le GART pour les élections municipales et se terminera en novembre 2001 à l'occasion du Congrès du GART à Bordeaux.

■ Contact : **GART** - Pierre Bernard - Tél. 01 40 56 30 60  
Fax : 01 45 67 80 39 - E-mail : [pierre.bernard@gart.org](mailto:pierre.bernard@gart.org)  
[www.gart.org](http://www.gart.org)

## 24 au 27 juin 2000

### La mobilité. Défi du 21<sup>e</sup> siècle

4<sup>e</sup> Conférence de Car Free Cities. organisée à Brême (Allemagne).

■ Contact : Tél. +49(0)421 230011 0  
Fax : +49(0)421 230011 18  
E-mail : info@bremen-initiative.de  
www.bremen-initiative.de/conf2000/conf\_

## 27 juin 2000

### La sécurité routière en ville

Journée technique européenne organisée à Lyon par le groupe sécurité du CERTU.

■ Contact : CERTU  
Frédéric Novellas - Tél. 04 72 74 58 33  
Fax : 04 72 74 59 30  
E-mail : novellas@certu.fr

## 2 au 10 juillet

### Le transport des écoliers au Québec

Voyage d'étude organisé par l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes.

■ Contact : AIST - Tél. 01 43 57 42 86  
Fax : 01 43 57 03 94

## 4 au 6 juillet 2000

### Urban 21

Conférence sur l'avenir de la ville organisée à Berlin (Allemagne).

■ Contact : Fax : +49 (0) 1888 401 2315  
E-mail : info@urban21.de  
www.urban21.de

## 4 au 7 juillet 2000

### Le bruit des transports

7<sup>e</sup> Congrès international sur les bruits et les vibrations organisé à Garmisch Partenkirchen (Allemagne) par l'International Institute of acoustics and vibrations (IIAV).

■ Contact : Fax : ++49 8142 54735  
E-mail : info@csm-congress.de  
www.iiav.org

## 27 au 30 août 2000

### InterNoise 2000 - Le bruit des transports et de l'environnement

Congrès organisé à Nice par la Société française d'acoustique et l'INRETS.

■ Contact : Tél. 04 72 14 23 00  
Fax : 04 72 37 68 37  
E-mail : internoise2000@inrets.fr  
www.inrets.fr/services/manif

## 11 au 13 septembre 2000

### European transport conference 2000

Organisée à Cambridge par le PTRC.

■ Contact : Tél. +44 (0)20 7348 1970  
Fax : +44(0)20 7348 1989  
E-mail : info@aetransport.co.uk  
www.aetransport.co.uk

## 14 et 15 septembre 2000

Les effets spatiaux et territoriaux de la "déréglementation" des transports en France et en Europe  
Journées de géographie des transports organisées à Dijon par l'Université de Bourgogne.

■ Contact : Tél. 03 80 39 57 30  
Fax : 03 80 39 39 10  
E-mail :  
jean-jacques.bavoux@u-bourgogne.fr

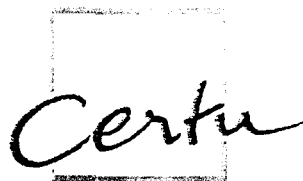
## 19 septembre 2000

### Ergonomie et facteurs humains

#### dans le transport ferroviaire

Journée organisée par la SNCF à Toulouse.

■ Contact : Tél. 01 53 25 77 49  
Fax : 01 53 25 83 90  
E-mail : franck.bernard@sncf.fr



Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques  
Ministère de L'Équipement, des Transports et du Logement  
Directeur de la publication : **André LAUER** - Directeur délégué : **Maurice ABEILLE**  
9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon cedex 06 -  
Tél. 04 72 74 58 00 - Fax : 04 72 74 59 80

### Correspondant national Rédacteur en chef

#### Jacques LAMBERT

CETE Nord-Picardie  
2, rue de Bruxelles - BP 275  
59019 Lille cedex  
Tél. 03 20 49 62 81  
Fax : 03 20 53 15 25  
E-mail : jacques.lambert@equipement.gouv.fr

Auvergne - Bourgogne Franche-Comté  
Rhône-Alpes  
**Françoise MERMOUD**  
CETE de Lyon  
25, av. Mitterrand, case n°1  
69674 Bron cedex  
Tél. 04 72 14 31 58  
Fax : 04 72 14 30 35  
E-mail :  
francoise.mermoud@equipement.gouv.fr

Bretagne - Pays de Loire  
**Léon BENON**  
CETE de l'Ouest  
MAN rue René Viviani  
44062 Nantes cedex 02  
Tél. 02 40 12 84 46  
Fax : 02 40 12 84 44  
E-mail : dep.du.cete-ouest@equipement.gouv.fr

### Correspondants régionaux

Nord-Pas-de-Calais - Picardie

#### Philippe GALLOIS

CETE Nord-Picardie  
2, rue de Bruxelles - BP 275  
59019 Lille cedex  
Tél. 03 20 49 62 58  
Fax : 03 20 53 15 25  
E-mail : philippe.gallois@equipement.gouv.fr

Corse - Languedoc - Roussillon

Provence - Alpes - Côte d'Azur

#### Joël HEAULME

CETE Méditerranée  
BP 37000  
13791 Aix-en-Provence cedex 3  
Tél. 04 42 24 77 52  
Fax : 04 42 24 71 41  
E-mail : j.heaulme@equipement.gouv.fr

Centre - Basse-Normandie

Haute-Normandie

#### Jacques COUTY

CETE Normandie Centre  
Chemin de la Poudrière - BP 245  
76121 Le Grand Quevilly cedex  
Tél. 02 35 68 80 20  
Fax : 02 35 68 82 52  
E-mail : dact.cete-nc@equipement.gouv.fr

Alsace - Champagne - Ardenne - Lorraine

#### Bernard FICHTNER

CETE de l'Est  
1, bd de la Solidarité - B.P. 85230  
57076 Metz cedex 03  
Tél. 03 87 20 45 23  
Fax : 03 87 20 45 90  
E-mail :  
bernard.fichtner@equipement.gouv.fr

Aquitaine - Limousin Midi-Pyrénées

Poitou-Charente

#### Jean-Pierre GARRABOS

CETE du Sud-Ouest  
BP 91  
33165 St-Médard-en-Jalles cedex  
Tél. 05 56 70 66 54  
Fax : 05 56 70 67 33  
E-mail : jgarrabos@equipement.gouv.fr

Île-de-France

#### Yannick TONDUT

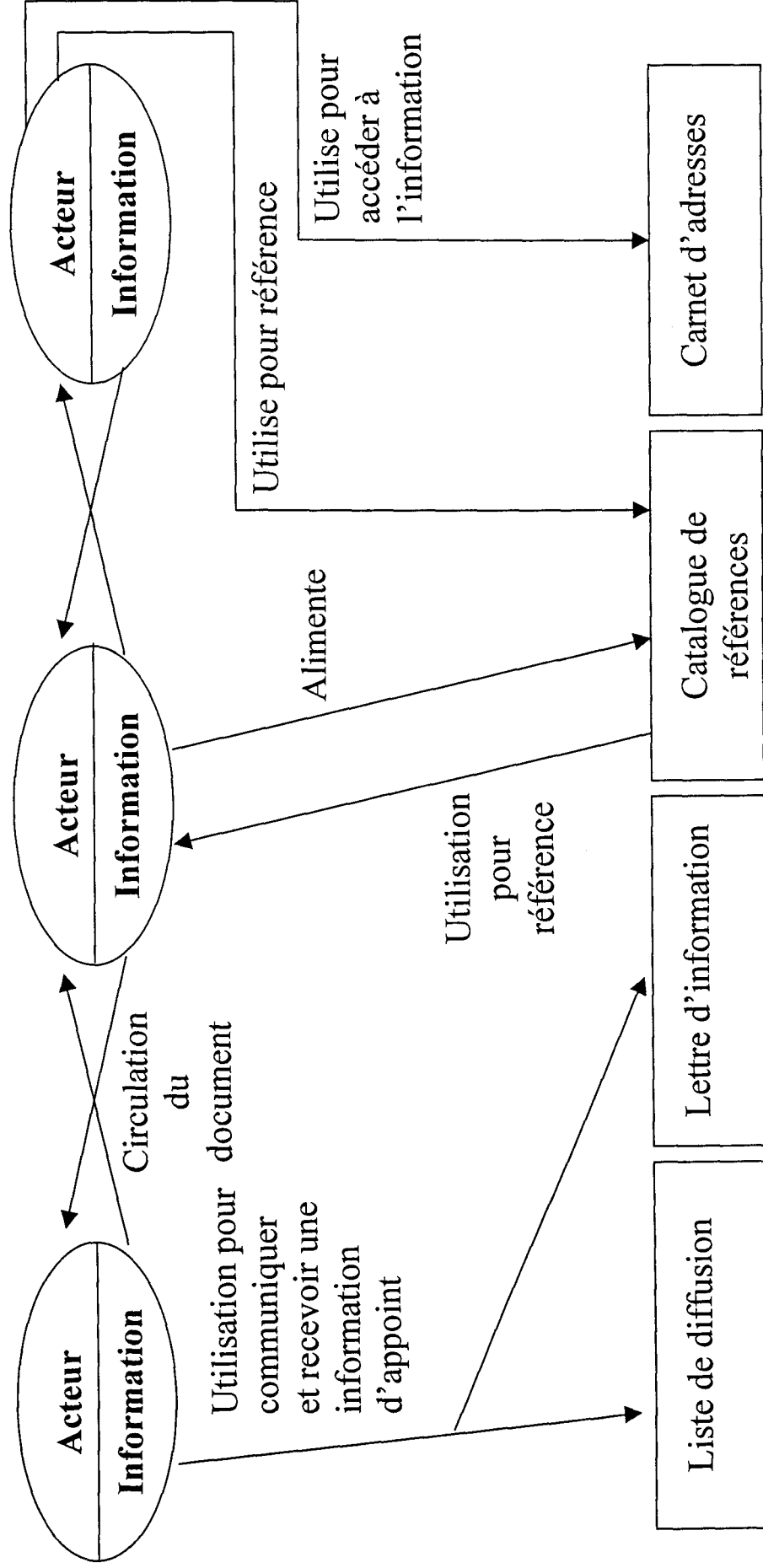
DREIF  
21-23, rue Miollis  
75732 Paris cedex 15  
Tél. 01 40 61 85 56  
Fax : 01 40 61 81 61  
E-mail : yannick.tondut@equipement.gouv.fr

## ANNEXE 17

Schéma du scénario 1



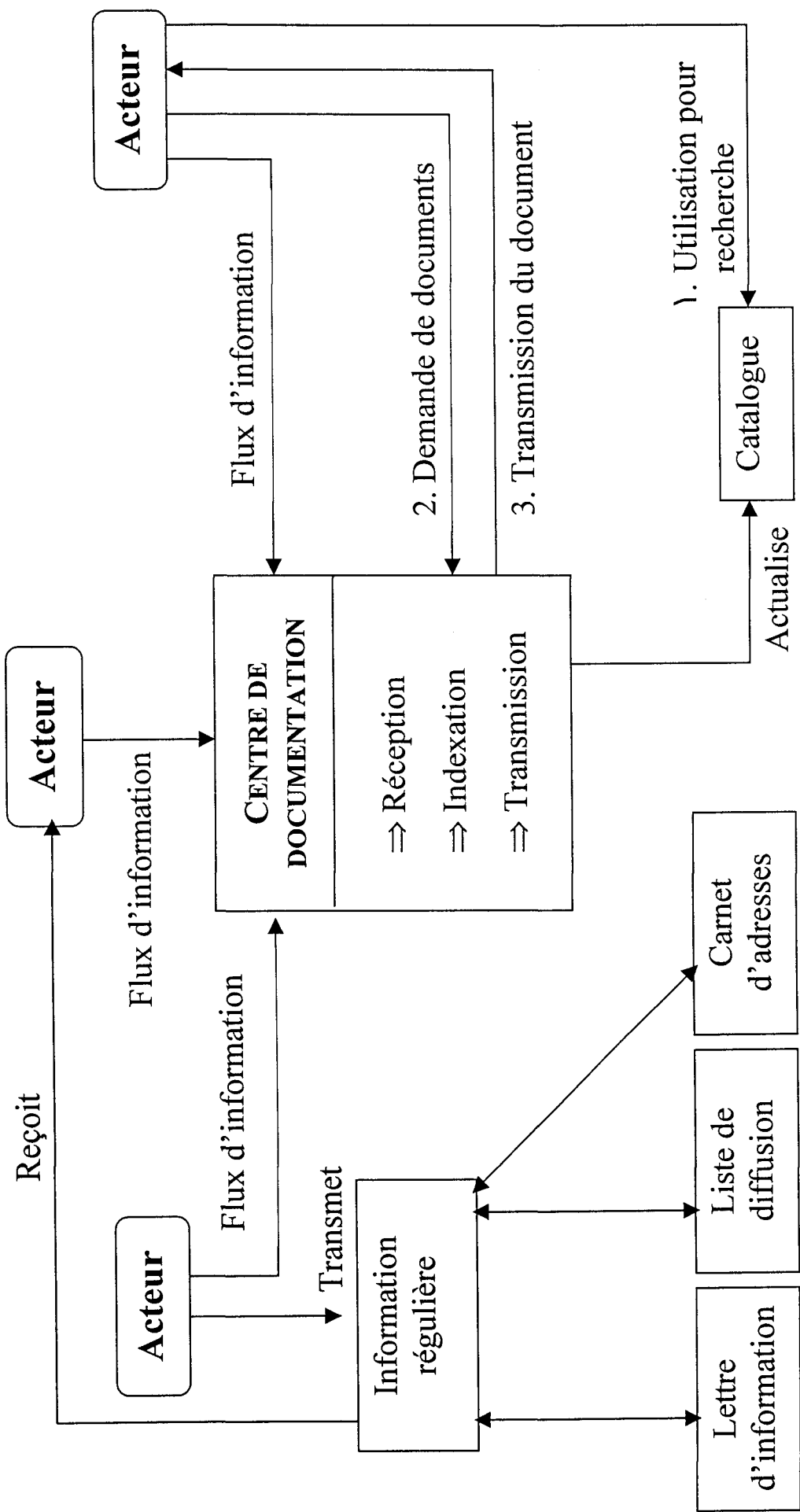
Scénario 1  
Capitalisation et accès à l'information



## ANNEXE 18

Schéma du scénario 1-bis

Scénario 1 bis  
Capitalisation et accès à l'information

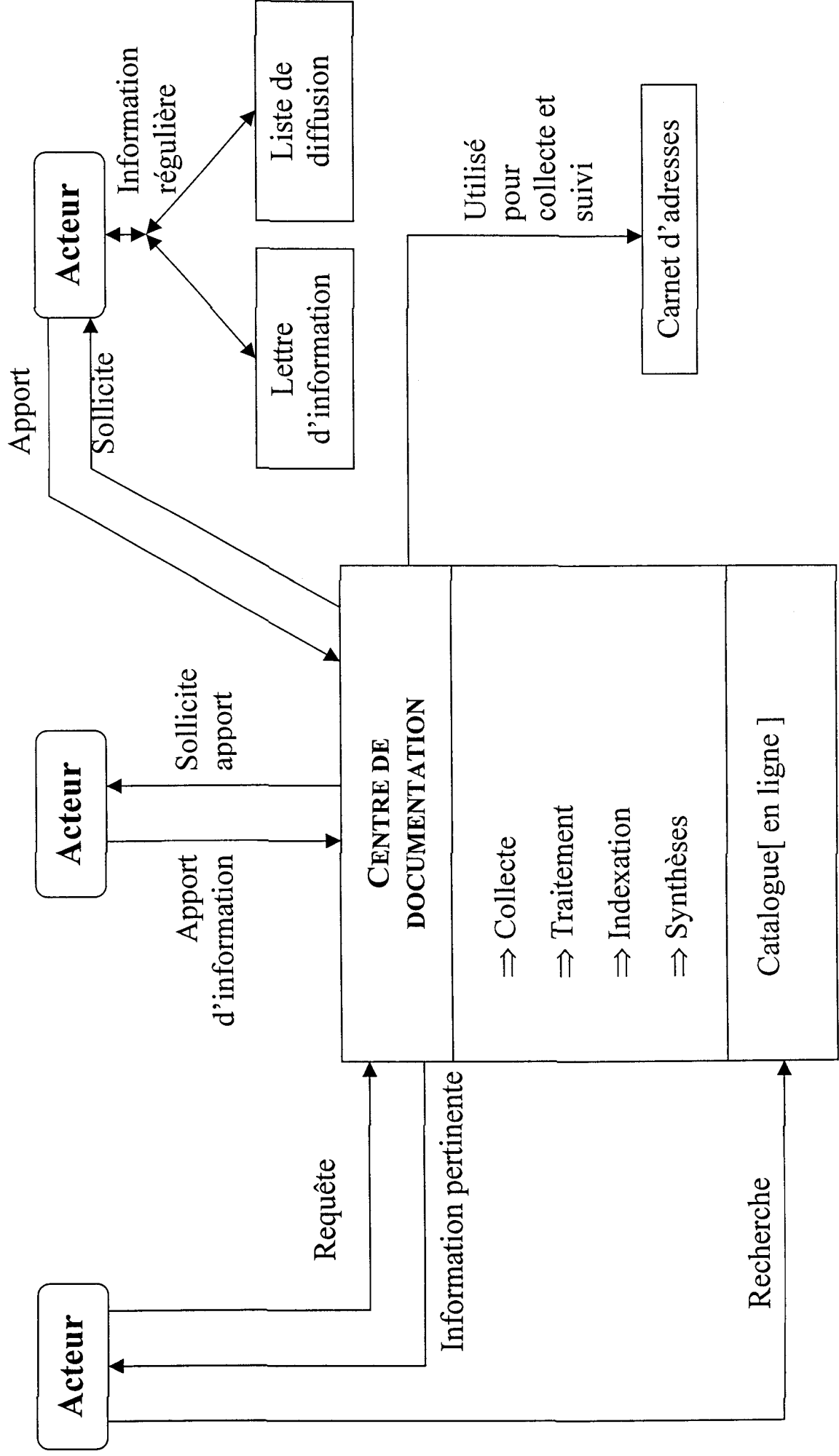


ANNEXE 19

Schéma du scénario 2

Scénario2

Réception, collecte, traitement et diffusion de l'information

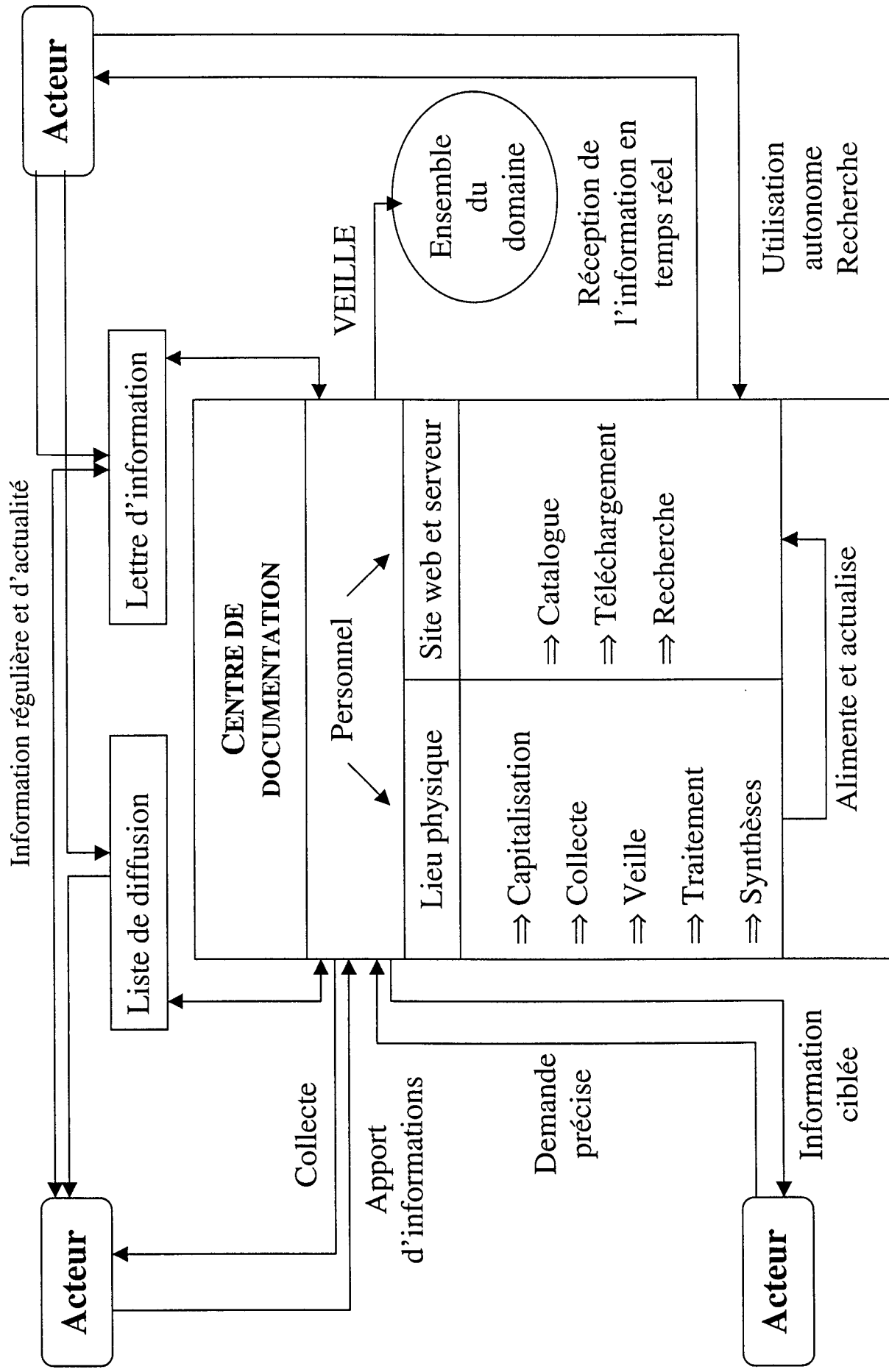


## ANNEXE 20

Schéma du scénario 3

### Scénario 3

## Gestion de document complète, veille, accès en ligne pour le téléchargement des documents



## ANNEXE 21

Présentation d'un partenaire potentiel pour une action de veille : ITS



## ATEC-ITS France

ATEC-ITS France s'inscrit dans le vaste mouvement international du développement des Systèmes des Transports Intelligents (STI) qui consiste en l'application des technologies de l'information (informatique et télécommunications) dans le domaine des transports :

Les services ITS se déclinent sur de nombreuses applications comme :

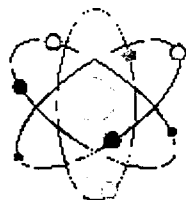
- L'information des voyageurs, avant et pendant leur déplacement quel que soit le mode utilisé
- La gestion de la circulation
- Les aides à la conduite dans les véhicules
- La gestion du transport de marchandises et des flottes commerciales
- La gestion des transports publics
- La gestion des situations d'urgence
- Le paiement électronique
- La sécurité dans les transports
- La gestion des centres intermodaux complexes

Le transport intelligent est promu sur les trois grands continents par trois associations : ERTICO en Europe, ITS America aux Etats-Unis et VERTIS au Japon. Dans ce cadre, les différents pays membres créent progressivement des associations nationales pour assurer le support du développement des STI, promouvoir leur mise en œuvre à tous les niveaux de décision, ...

ATEC, depuis sa création en 1973 a toujours participé au développement de toutes les activités qui contribuent à améliorer les déplacements. Elle intègre les différents acteurs du domaine comme les Maîtres d'Ouvrage, les Intégrateurs, Opérateurs, Industriels, les Autorités publiques, les usagers...



Objectifs



Organisation

ATEC répond donc à sa vocation en lançant en l'an 2000 ITS France avec les objectifs suivants :

## **OBJECTIFS :**

- **Rassembler les acteurs intéressés en France et dans la communauté francophone par la promotion des technologies de l'information et de la communication appliquées à tous les transports.**
- **Assurer l'information des acteurs décideurs (Etat, collectivités territoriales), industriels, notamment les PME sur les opportunités en développement et les expériences en cours dans le monde, et celles du marché.**
- **Promouvoir les rencontres entre acteurs par des journées techniques et des séminaires relatifs aux diverses applications (gestion du trafic, intermodalité, information des clients du transport, gestion de flottes, sécurité des biens et des personnes, etc...)**
- **Assurer une liaison avec les autres ITS nationaux, une démultiplication des actions d'ERTICO dans la communauté francophone et de celles de la Commission Européenne.**

## **ORGANISATION**

L'ATEC met en place une organisation spécifique avec :

- **Un comité technique ITS, disposant d'un secrétaire spécialisé permanent**
- **Un fonds documentaire en français accessible aux adhérents par divers moyens, dont un site internet, et une rubrique permanente dans la revue TEC.**

Le comité organisera des rencontres, séminaires ou colloques périodiques sur des sujets d'actualité. Le secrétariat technique pourra gérer des bases de données ITS sur les développements et expérimentations en cours, les produits disponibles, et les acteurs spécialistes. Il assurera ou participera à des actions de formation dans le domaine de l'ITS. Il pourra gérer pour le Ministère des Transports et de la Commission Européenne, des projets entrant dans son champ d'action.

[Retour Page Précédente](#)

[Retour Page Accueil](#)

[Retour Page ATEC](#)

[Retour Page TEC](#)

ATEC répond donc à sa vocation en lançant en l'an 2000 ITS France avec les objectifs suivants :

## **OBJECTIFS :**

- **Rassembler les acteurs intéressés en France et dans la communauté francophone par la promotion des technologies de l'information et de la communication appliquées à tous les transports.**
- **Assurer l'information des acteurs décideurs (Etat, collectivités territoriales), industriels, notamment les PME sur les opportunités en développement et les expériences en cours dans le monde, et celles du marché.**
- **Promouvoir les rencontres entre acteurs par des journées techniques et des séminaires relatifs aux diverses applications (gestion du trafic, intermodalité, information des clients du transport, gestion de flottes, sécurité des biens et des personnes, etc...)**
- **Assurer une liaison avec les autres ITS nationaux, une démultiplication des actions d'ERTICO dans la communauté francophone et de celles de la Commission Européenne.**

## **ORGANISATION**

L'ATEC met en place une organisation spécifique avec :

- **Un comité technique ITS, disposant d'un secrétaire spécialisé permanent**
- **Un fonds documentaire en français accessible aux adhérents par divers moyens, dont un site internet, et une rubrique permanente dans la revue TEC.**

**Le comité organisera des rencontres, séminaires ou colloques périodiques sur des sujets d'actualité. Le secrétariat technique pourra gérer des bases de données ITS sur les développements et expérimentations en cours, les produits disponibles, et les acteurs spécialistes. Il assurera ou participera à des actions de formation dans le domaine de l'ITS. il pourra gérer pour le Ministère des Transports et de la Commission Européenne, des projets entrant dans son champ d'action.**

[Retour Page Précédente](#)

[Retour Page Accueil](#)

[Retour Page ATEC](#)

[Retour Page TEC](#)