

**JOURNÉES TRANSPORTS & DÉPLACEMENTS DU RST 2013
19, 20 ET 21 JUIN**

NOTE DE PROBLÉMATIQUE – ATELIER 2

Titre de l'atelier	Quelles bases de données, quels outils pour quelles politiques de déplacements (outils d'aide à la décision, méthodes d'enquêtes, analyses, etc.) ?
N° de l'atelier	2
Animateurs	Richard GRIMAL (SETRA) Damien VERRY (CERTU) Jimmy ARMOOGUM (IFSTTAR)
Problématique	<p>La conception des politiques publiques de déplacements implique de pouvoir disposer d'outils spécifiques et de méthodes adaptées et relativement standardisées de production de bases de données permettant à la fois de mieux connaître les comportements de mobilité, les flux de déplacements, et d'aider les décideurs à effectuer des choix rationnels et bien informés.</p> <p>En complément des méthodes d'enquêtes qui se sont considérablement diversifiées en s'étendant à des territoires sur lesquels on disposait jusqu'à récemment d'une connaissance restreinte, en particulier les espaces ruraux et périurbains, tout en évoluant dans le sens d'une plus grande standardisation, on voit de plus en plus émerger au sein du RST des outils d'aide à la décision (Diagnostic Energie Emissions des Mobilités, délimitation de bassins de déplacements, pulsations urbaines...) qui visent à mettre à la disposition des autorités organisatrices des transports des diagnostics et des exploitations standard des pratiques, en préalable à des analyses plus approfondies et personnalisées.</p> <p>C'est à la présentation de quelques-uns de ces outils qu'est dédié cet atelier, qui vise à susciter le débat au sein de la communauté du RST quant à l'intérêt de les valoriser et de les diffuser plus largement, en interne et/ou auprès des autorités organisatrices des transports.</p>
Le programme	
Christophe Hurez & Jean-Louis Valgalier CETE de Lyon & CETE Méditerranée	<p>Outil de géo-visualisation de la construction des bassins de déplacements par itérations, à partir des données EMD.</p> <p><i>Le périmètre d'une enquête ménage-déplacements est, le plus souvent, le périmètre supposé du grand bassin de vie autour d'une agglomération.</i></p> <p><i>Un programme informatique vient d'être conçu, par le CETE Méditerranée et le CETE de Lyon, à partir des matrices des déplacements recensés, pour vérifier ce périmètre de bassin de vie et dessiner sa structuration en sous-bassins .</i></p> <p><i>Le programme est arrêté lorsqu'un bassin principal est défini par sa grande autonomie de fonctionnement. Les autres parties du territoire apparaissent, à l'inverse, plus ou moins dépendantes.</i></p> <p><i>Le découpage obtenu permet ainsi de réaliser des analyses pertinentes sur le fonctionnement des territoires.</i></p>

<p>Fabrice Reclus</p> <p>CETE de Lyon - + PCI Applications satellites</p>	<p>Geofencing MD ou solution systémique de suivi télématique des transports de marchandises dangereuses en milieu urbain</p> <p><i>Le transport de matières dangereuses (TMD) est un vecteur de risques, limité en fréquence mais aux conséquences parfois désastreuses pour les citoyens, l'environnement et les infrastructures, particulièrement en milieu urbain. De ce fait, les transporteurs routiers en milieu urbain ou au voisinage des agglomérations sont soumis à des contraintes fortes, tant opérationnelles que réglementaires, et d'application parfois complexe (interdiction de traversée de tunnels, contournement de zones urbaines denses, restrictions de stationnement, etc ...).</i></p> <p><i>Par analogie avec le contrôle du transport aérien, le projet Geofencing MD propose la collecte de données de mesures embarquées sur les véhicules de transports de matières dangereuses, leur géolocalisation et traçabilité en temps réel, ainsi que leur transmission vers un serveur unique gérant l'accès aux informations collectées, dans l'objectif d'assurer le bon transit des matières dangereuses au sein d'une agglomération urbaine.</i></p> <p><i>Dans le cadre de ce dispositif, les acteurs publics et privés choisissent de mettre en commun certaines informations, sélectivement et sous conditions de confidentialité. Ils bénéficient en retour des résultats communs pour leurs usages spécifiques. Pour le secteur privé, il s'agit essentiellement d'assurer l'organisation et le bon déroulement du transport, et de prendre les décisions opérationnelles nécessaires ; pour le secteur public, il s'agit plutôt de connaître le transport de matières dangereuses, à la fois en temps réel et de manière statistique, en vue d'évaluer et de mieux maîtriser les risques induits, et de fournir une aide à la décision lors d'évènements exceptionnels.</i></p> <p><i>Le démonstrateur final se présentera sous la forme d'un simulateur physique composé de véhicules équipés, du serveur centralisé, des systèmes de communication, de l'ensemble des applications nécessaires à la gestion du transport ainsi que des interfaces utilisateurs. La solution retenue sera choisie en tenant compte à la fois de la dimension économique (solution la plus pertinente sur le plan économique et amélioration de la chaîne logistique), sociétale (elle devra représenter une avancée quant à la gestion des flux de matières dangereuses en milieu urbain et mieux répondre aux attentes de la société), et environnementale (la gestion des risques devra être équilibrée et acceptable d'un point de vue environnemental et humain).</i></p>
<p>Fabrice Hasiak Mathieu Rabaud</p> <p>CETE Nord- Picardie</p>	<p>L'enquête déplacements régionale Picardie</p> <p><i>Si les enjeux de mobilité sont au cœur des documents de planification à l'échelle des agglomérations (PDU, SCOT), ils le sont aussi sur des territoires plus vastes comme les départements et les régions (plan climat territorial, SRADDT, SRCAE...). Cependant sur ces territoires, les collectivités disposent rarement d'une bonne connaissance de la mobilité des résidents. C'est le cas notamment en région Picardie où en dehors des données Insee et de quelques enquêtes ménages (Amiens et Beauvais) il n'existe pas de données permettant d'avoir une bonne connaissance des comportements de mobilité des habitants. La région Picardie et les trois départements qui la composent (Somme, Oise et Aisne) ont donc décidé de réaliser une enquête de type Enquête Ménages Déplacements visant à connaître la "mobilité des Picards", et plus particulièrement la mobilité qui peut entrer dans le champ de compétence de la Région (TER) ou des départements, en se concentrant sur les personnes se rendant à plus de 10 km de leur domicile et ne restant pas à l'intérieur d'un PTU. Ces personnes, présentes dans les EMD classiques mais souvent en faible nombre, seront spécifiquement ciblées afin d'obtenir des échantillons suffisants de personnes potentiellement concernées par des déplacements en</i></p>

	<p><i>train, autocar ou même covoiturage. Le Cete Nord Picardie a ainsi été missionné par la région et la DREAL Picardie pour aider au montage du protocole d'enquête (constitution de l'échantillon, sélection des individus à enquêter, méthode d'enquête, questionnaire...). L'enquête terrain devrait débuter courant octobre 2013. Nous présenterons ici les modalités de réalisation de cette enquête un peu particulière en insistant sur les choix qui ont dû être effectués, les hypothèses prises, etc.</i></p>
--	---