



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

URBA 2000
39, rue du Ranelagh
F - 75016 Paris
Tél: +33 (0)1 44 14 30 00
Fax: +33 (0)1 44 14 30 01
www.predim.org

JOURNEE D'ECHANGES ENTRE LE COMITE DE PILOTAGE DE LA PREDIM ET LES RESPONSABLES DU PROJET DE SYSTEME DE GESTION GLOBALE DES DEPLACEMENTS DE TOULOUSE

7 JUIN 2004

Compte rendu

Participants

- Jean-François ANDISSAC, DRE Midi-Pyrénées
- Réginald BABIN, GART
- François BARBIER, Directeur du Développement, Tisséo-SMTC
- Jacques BIZE, CERTU
- Alexandre BLAQUIERE, Tisséo-SMTC
- Karine BUSSONE, DDE 34
- Thierry CHATELAIN, Gestion de la route, DDE 31
- Roland COTTE, CERTU
- Didier DANFLOUS, CETE Méditerranée
- Jean-Louis GRAINDORGE, Directeur d'URBA 2000
- Jean-François JANIN, Responsable de la Mission Transports Intelligents
- Patrick LAFFONT, Mairie de Toulouse
- Roger LAMBERT, Chargé de Mission, Mission Transports Intelligents
- Jean-Michel LATTES, Conseiller Municipal délégué, Mairie de Toulouse
- Serge MATHIEU, Mairie de Toulouse
- Dominique MICHEL, Mairie de Toulouse
- Joël ORNAGHI, stagiaire DDE 31
- Michel SAULE, SEMVAT
- Henri SZTANKE, Union des Transports Publics
- Guillaume USTER, INRETS

1° Présentation de la predim

Jean-François JANIN rappelle qu'en mettant en place des « actions fédératives », le PREDIT avait souhaité en fin de phase 2, approfondir certains domaines de recherche. La création de la « predim », plateforme de recherche et d'expérimentation pour le développement de



l'information multimodale, répond à ce souci, l'idée de plateforme témoignant la volonté de soutenir des réalisations concrètes.

La « predim » a été mise en place à la fin 2002 ; elle associe, dans une charte, un large tour de table, qui réunit les représentations des acteurs du transport et les partenaires institutionnels. Un Comité de Pilotage opérationnel et un Conseil Scientifique ont été créés. La maîtrise d'ouvrage est assumée par la Mission des Transports Intelligents (DSCR et DTT) avec le concours d'URBA 2000.

Ce dispositif a permis, jusqu'alors, d'aider au montage d'une dizaine de projets. Il s'agit essentiellement d'études et de définition de services. En effet, au moment de la création de la « predim », il avait été prévu que les phases de développement pourraient être financés sur les crédits de la ligne budgétaire d'amélioration des transports publics. Mais cette ligne a été supprimée et il n'existe plus de financement d'Etat significatif en la matière.

Jusqu'à présent, l'accent a été mis sur la multimodalité des transports publics. Il serait souhaitable, dans l'avenir proche, d'étendre la démarche aux projets plus larges associant les autres modes de déplacement (voiture individuelle, modes doux...).

Concernant l'évolution de la predim, **Jean-François JANIN** explique que la charte actuelle peut être analysée comme un Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) qui constitue une première étape et qu'il avait été prévu, en phase ultérieure, la création d'un Groupement d'Intérêt Public. La mise en place d'une structure « predim » reste un objectif important car il est nécessaire de disposer des moyens juridiques de progresser en matière de normalisation, car il faut pouvoir disposer d'une capacité réelle de stabilisation des relations contractuelles et techniques. Les études en vue de la création du GIP sont en cours. Les acteurs locaux pourraient être invités à y participer.

En outre, la novation intervenue en matière de financement de projets, invite à de nouvelles réflexions. Dans l'impossibilité de disposer, comme dans le passé, de subventions, les maîtres d'ouvrage pourraient avoir recours au contrat de « partenariat public privé » (PPP) qui doit faire l'objet d'une ordonnance dans le cadre de la loi de Juillet 2003 habilitant le Gouvernement à simplifier le droit. Des contacts sont en cours avec la Caisse des Dépôts et Consignations qui pourrait former des consortium bancaires et répondre à des appels d'offres de maîtres d'ouvrages. L'avantage du PPP serait que le partenaire privé pourrait s'engager non seulement à financer les investissements relatifs à un projet de service, mais aussi à en assurer l'exploitation pendant une durée relativement longue – de l'ordre de 8 à 10 ans -, la rémunération du maître d'ouvrage public étant apportée sous forme de loyers.

2° Présentation du SGGD

Serge MATHIEU, Mairie de Toulouse, commente la présentation annexée à ce compte rendu. Il met en particulier l'accent sur les points suivants. Le SGGD :

- Est le fruit d'une réflexion engagée à partir de 1994. Il a été officiellement créée en 1996. Il s'agit de globaliser l'approche des déplacements en associant, par une convention de coopération, tous les services concernés par la mobilité.
- Vise à optimiser les réseaux construits ou à construire, à contribuer au développement social et régional, à la mobilité durable et à la protection du cadre

de vie. Il cherche à tirer profit de l'innovation et s'oriente dans le cadre européen dans lequel Toulouse a toujours été fortement présente.

- Est une action du contrat de plan Etat-Région. Elle est mise en œuvre dans le cadre d'une convention. La première convention est arrivée à terme fin 2001. La seconde convention, signée en 2003 marque une nouvelle étape avec élargissement du partenariat et prise de conscience politique.
- Est administré par un Conseil d'orientation (qui se réunit au moins une fois par an et plus à la demande) appuyé par un « Groupe d'échanges techniques » (qui se réunit trimestriellement) divisé en groupes de travail ciblés.
- Coordonne cinq grands axes d'activité :
 - Gestion du Campus Trafic
 - Gestion coordonnée des déplacements
 - Information multimodale
 - Modélisation multimodale des déplacements
 - Observatoire des déplacements.

Concernant les réalisations, **Serge MATHIEU** mentionne :

- Le regroupement des moyens, avec l'ouverture du site « Campus Trafic » en décembre 1998, qui représente un investissement de 760 000 € financé dans le cadre du contrat de plan Etat Région. « Campus Trafic » fonctionne comme une co-propriété Ville de Toulouse Etat dont la charge de fonctionnement est répartie en fonction de l'occupation. Certains partenaires sont locataires de leur espace et paient un loyer. Seule la police nationale est exonérée.
- Une analyse ergonomique pour vérifier, si en dépit de la complexité de la démarche et du nombre des partenaires impliqués, le mode de fonctionnement pouvait être validé. La réponse a été positive.
- La prise en compte de la globalité des réseaux sera assurée par le système CLAIRE, développé par l'INRETS, qui doit évoluer pour intégrer les transports publics.
- La gestion des événements : qu'il s'agisse d'événements tels que l'accident d'AZF ou de la gestion d'événements programmés le dispositif s'est révélé pertinent.
- Les projets européens : QUARTET+ , CENTAUR, PRISCILLA et bientôt SUMMIT.

L'exposé de Serge MATHIEU donne lieu à des questions et des commentaires.

- Sur la question de la synergie entre les services, les responsables de Toulouse insistent sur le fait qu'il s'agit d'une réalité et non pas d'une simple juxtaposition. L'existence de Campus Trafic qui établit des relations de proximité entre les services y contribue largement.

- Sur l'évolution éventuelle du cadre juridique, qui repose aujourd'hui sur une simple convention, les responsables de Toulouse estiment que l'opportunité n'a pas encore été démontrée. Le cadre contractuel permet les échanges et se révèle suffisamment souple pour gérer les différentes situations.
- Sur les moyens : C'est la question principale aujourd'hui. Le dispositif est pertinent pour faire face aux investissements (un financement de 1.830 M€ est programmé pour la période 2000-2006). Mais il ne permet pas de résoudre efficacement la question des moyens

3° Patrick LAFFONT, Mairie de Toulouse, présente le projet de centrale d'information multimodale de l'agglomération de Toulouse. Sa présentation est annexée à ce compte rendu.

L'objectif du projet est d'offrir aux usagers des transports publics et aux automobilistes une information pratique sur les modes de transport en favorisant la coordination des exploitants et en utilisant les outils du SGGD et des partenaires. L'évaluation de l'expérimentation doit permettre de dégager des enseignements tant du point de vue des solutions techniques que de l'acceptabilité des usagers.

Le projet repose sur la réalisation de trois systèmes : un référentiel commun (le plus possible géographique), un système d'échange de données d'exploitation, un serveur grossiste (centrale d'information).

Deux services seront développés : un serveur d'information en « ExtraNet » utilisé par les membres du SGGD, un poste client dédié pour l'agence de la mobilité (centrale d'information) qui sera certainement gérée par TISSEO-SMTC.

Le principe de fonctionnement est que chaque autorité/exploitant reste propriétaire de ses données dans la centrale d'information. Une charte spécifique doit être établie pour définir les règles de mises à disposition et d'utilisation des informations. Il n'est pas prévu de système commun pour la diffusion des informations et la marque SGGD ne sera pas utilisée. Les conditions d'ouverture vers des opérateurs externes sont à définir.

Le projet suppose réglés un certain nombre de pré-requis :

- formaliser l'accord de principe des partenaires. Le Préfet qui assure le secrétariat du Conseil d'orientation a engagé la consultation.
- Constituer une équipe de projet composée d'un chef de projet à temps plein, deux chargés de mission communication à mi temps, l'un chargé des aspects techniques, l'autre chargé des aspects communication, et deux personnes à quart temps pour la gestion administrative et la gestion des interfaces. Le problème des moyens de fonctionnement semble le plus difficile à régler bien que le DRE Midi-Pyrénées, DDE de Haute Garonne ait fait part d'un accord de principe pour mettre à disposition une personne à mi-temps.

Toutefois, pour engager le projet à l'automne 2004, il est nécessaire que les pre-requis soient levés avant la fin du mois de juillet.

Concernant le budget du projet, **Patrick LAFFONT** précise qu'il a été estimé à 1 743 K€ qui se répartissent de la façon suivante : développements/systèmes 1 053 K€, Etudes et évaluation 303 K€, Personnel 387 K€. Le budget de fonctionnement annuel est estimé à 400 K€.

La décision de financement des développements et systèmes étant prise, le SGGD recherche des soutiens pour financer le reste.

A l'issue de l'exposé de **Patrick LAFFONT**, **Jean-François JANIN** observe qu'il est nécessaire de permettre à des éditeurs de services d'information d'accéder aux données et de les fusionner avec d'autres. Il insiste sur le fait que cela suppose d'utiliser des données normalisées.

Alexandre BLAQUIERE et **Patrick LAFFONT** partagent ce point de vue et ajoutent que le problème de la qualité de l'information doit également être traité.

Jean-François JANIN note que la question de la qualité se pose essentiellement pour l'information temps réel et moins pour l'information statique. Il considère que diffuser une information statique exhaustive serait déjà un grand pas.

Guillaume USTER partage ce point de vue. Il se demande si le projet n'est pas à dominante routière.

Patrick LAFFONT lui répond que la base du projet est l'information routière mais qu'il est actuellement en phase d'extension au transport collectif.

4° **Alexandre BLAQUIERE**, Tisséo-SMTC présente le projet européen « SUMMIT »

Il diffuse une note de présentation et commente un diaporama. Ces deux documents sont en annexe du compte rendu.

La proposition « SUMMIT », en réponse à la consultation de la Commission Européenne dans le cadre de CIVITAS II, correspond à une coopération entre Tisséo-SMTC, la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, la ville de Toulouse, le SICOVAL, la SEMVAT, le CETE du Sud-Ouest (à travers la ZELT), et l'Agence d'Urbanisme (AUAT). A ces sept partenaires principaux s'ajoute une trentaine d'autres partenaires qui ont marqué leur intérêt pour la proposition.

La coordination générale du projet sera assurée par Tisséo-SMTC. SUMMIT couvre les domaines suivants : véhicules propres (équipements du parc bus en bus GNV) ; accès au centre-ville (mise en œuvre des PDU, partage de la voirie...) ; la stratégie de tarification intégrée (billétique et carte multiservices, stationnement) ; la promotion des transports en commun (transport à la demande, sécurité, schémas de service, pôles d'échanges...) ; nouvel usage de la voiture (covoiturage) ; livraisons en ville ; gestion de la mobilité (agence de la mobilité) ; ITS (EGNOS/GALILEO, priorité des autobus, développement de l'information multimodale).

Le budget éligible est de 17,44 M€. La subvention demandée s'élève à 7.4 M€. Le projet a reçu un avis favorable. La phase de négociation avec la Commission Européenne a été engagée.

5° Discussion générale

Serge MATHIEU et **François BARBIER** souhaitent savoir quel soutien la predim pourrait apporter au projet de centrale d'information multimodale.

Jean-François JANIN rappelle que la predim a intégralement financé l'étude de définition réalisée par Carte Blanche Conseil en 2003. Il indique que la predim est naturellement prête à promouvoir le projet auprès des partenaires institutionnels susceptibles de le soutenir. En ce qui concerne la predim elle-même, il fait part, à nouveau, de la situation tendue des financements sur l'exercice 2004 et doute qu'il soit possible de le soutenir à hauteur des besoins de financement annoncés.

François BARBIER et Serge MATHIEU insistent sur l'importance d'un soutien de la predim, même s'il ne couvre pas l'intégralité des besoins de financement. Ce soutien pourrait jouer le rôle d'un « déclencheur » et permettre d'accélérer le démarrage.

Jean-François JANIN et Roger LAMBERT en prennent acte. Ils examineront les possibilités et en feront part aux responsables de l'agglomération toulousaine.

Jean-Louis GRAINDORGE observe qu'en dehors de la mise en place du projet, telle qu'elle a été décrite, il serait utile de fixer rapidement la base du fonctionnement du service.

Jean-François JANIN partage ce point de vue et suggère que les responsables du SGGD examinent la possibilité d'utiliser la convention de partenariat public privé qui aurait l'avantage de régler tout à la fois le problème des investissements et celui du fonctionnement du service.

François BARBIER et Serge MATHIEU se déclarent intéressés par le PPP. Mais ils soulignent que le projet est maintenant quasiment finalisé et que l'orienter sur une autre voie risquerait d'en différer largement la réalisation. Ils estiment, en conséquence, qu'il convient de démarrer sans attendre, ce qui n'empêche pas, en seconde phase, d'étudier le PPP.

Jean-François JANIN comprend parfaitement ce point de vue et se déclare prêt à aider pour que les engagements soient facilités. Il recommande toutefois, lorsque viendra le temps de passer les marchés, d'avoir en vue les perspectives de fonctionnement sur une période de huit à dix ans.