

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

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°26 du 24 mars 2005

Participants :

Bernard BASSET – ATEC ITS France
Jacques BIZE – CERTU
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Jean-François JANIN - Mission des Transports Intelligents, Ministère des Transports
Géraldine JANNIN - INRETS
Roger LAMBERT – Mission des Transports Intelligents, Ministère des Transports
Pierre LEREBOULLET - LOGMA
Pierre MOÏSE - TRANSDEV
Sylvie NIESSEN – PREDIT
Stéphane PEAN - ATEC ITS France
Gérard SCEMAMA - INRETS
Henri SZTANKE - UTP
René TUTZAUER - ALSTOM
Guillaume USTER - INRETS
Annette VALENTIN - UTC Compiègne

1. Approbation du compte-rendu de la réunion n°25 du 21 janvier 2005

Aucune remarque n'a été faite sur le compte-rendu.

Décision

Le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de la PREDIM n°25 du 21 janvier 2005 est approuvé.

2. Suivi des projets en cours et état d'avancement

2.1 PASS ITS : présentation des résultats de la phase 1 et perspectives pour la phase 2

Présentation

Un diaporama est présenté et commenté par les représentants des porteurs du projet.

Il rappelle les objectifs du projet, les travaux effectués, l'apport de CLAIRE-SITI (plateforme développée par l'INRETS) , les fonctionnalités du serveur PASS ITS, l'architecture générale, les besoins des clients en situation perturbée Il est exposé que la seconde phase envisagée consiste à développer un démonstrateur dont l'objectif principal est de répondre précisément à la demande des usagers.

Le fichier de la présentation est annexé à ce compte rendu.

Discussion

Jacques BIZE demande ce qu'est un « itinéraire pondéré ».

Pierre LEREBoullet répond que c'est un itinéraire dans lequel le calcul a été optimisé compte tenu de l'état du trafic (0 : la ligne est coupée et 100 la ligne est normale).

En réponse à Jacques BIZE qui demande si le système de l'abonnement à Orléans sera pris en compte, Pierre LEREBoullet répond négativement, le projet n'ayant pas pour objet de vérifier le modèle économique. .

Jacques BIZE s'interroge sur l'intérêt du système pour un réseau non maillé.

Pierre LEREBoullet et Annette VALENTIN répondent qu'il y a une alternative possible aux modes de transports habituels comme la marche ou le taxi (renseignement des coordonnées de taxis à fournir aux usagers).

Un usager habitué est généralement déstabilisé en cas de perturbation et a des difficultés à trouver des solutions pour poursuivre son trajet. Généralement, Il n'a pas la connaissance du réseau mais des lignes et arrêts qu'il emprunte régulièrement. PASS ITS peut alors lui fournir des informations utiles comme des points d'arrêts proches du lieu de congestion et des trajets alternatifs.

Jean-François JANIN demande quel est l'impact de PASS ITS sur les calculateurs d'itinéraires gérés par les SAE des exploitants. PASS ITS prend-il en compte les préférences des usagers qui sont enregistrés sur ces calculateurs d'itinéraires ?

Pierre LEREBoullet répond que PASS ITS propose des itinéraires modifiés en fonction des perturbations. Sur le plan de l'architecture technique, le serveur PASS ITS est situé à proximité du PC d'exploitation et les deux systèmes sont en liaison. CLAIRE-SITI est placé entre le serveur PASS ITS et les différentes sources de données (TC, VP, parking ...)

Les calculateurs d'itinéraires peuvent donc être des clients de PASS ITS et Gérard SCEMAMA confirme que CLAIRE SITI peut fournir des informations à des calculateurs d'itinéraires.

Pierre MOÏSE précise que les SAE fournissent des informations mais en demandent également. Il rappelle que le développement du démonstrateur s'effectuera en collaboration avec l'autorité Organisatrice et la Communauté d'Agglomération d'Orléans.

Jean-François JANIN demande si la 1^{ère} phase est achevée.

Pierre LEREBoullet répond que la phase 1 est terminée à 90%. Il reste à définir les médias (Web, téléphone mobile, ...) et les scénarios en fonction du dépouillement des résultats.

Jacques BIZE demande si le projet prend en compte les normes.

Gérard SCEMAMA répond que les échanges de données s'effectuent au format XML, que les données horaires sont structurées sur le même principe que celles de CHOUNETTE mais

que les autres parties du projet (indicateurs, événements, description des réseaux) sont spécifiques. Cela tient au fait que le projet fait appel à des éléments de développement plus avancés que ceux qui sont spécifiés dans les normes actuelles.

René TUTZAUER précise qu'Alstom s'appuie sur les produits du marché et qu'il se positionne dans le projet comme un assembleur.

Pierre LEREBoullet précise que le coût de la deuxième phase devrait être du même ordre de grandeur que celui de la première phase.

Conclusion

Le rapport de la phase actuelle sera rendu dans les prochaines semaines.

ALSTOM et ses partenaires finaliseront le dossier de présentation de la seconde phase (démonstrateur) qui sera soumis au Comité de Pilotage de la PREDIM ;

2.2 CHOUETTE

Jacques BIZE explique que la version 2 de CHOUETTE est disponible à l'adresse <http://dryade.dyndns.org:8080/chouette-0.7/> . L'accès (login /password) est : pg/pg. Un comité de pilotage du projet CHOUETTE se tiendra le 29 mars 2005 afin de présenter l'outil finalisé et définir les modalités de la recette. Les opérateurs seront représentés (TRANSDEV, CONNEX, CANALTP, AMIVIF). Des conseils généraux ainsi que des exploitants sur l'Île-de-France (OPTILE) participeront à la recette.

Le CETE du Sud-est réfléchit maintenant à la mise en oeuvre d'un site portail de type SPIP (outil de publication sur internet) pour présenter CHOUETTE et mettre la documentation en ligne. L'application est actuellement hébergée par Dryade et le sera plus tard à l'ENPC. A terme, il est prévu une certification de l'outil et la mise en ligne des sources (dans un espace du type Sourceforge)

2.3 PASSIM

Jacques BIZE expose le déroulement du projet. Un stagiaire du CETE d'AIX actualise les données de PASSIM et le CERTU a toujours pour objectif d'ouvrir le service au public, en juin. Toutefois, le Directeur Général du CERTU est réticent à maintenir des outils grand public.

Jean-François JANIN répond qu'il est possible de soutenir le projet dans le cadre de la mission permanente de la DTT résultant de la Loi organique relative aux Lois de Finances (LOLF). A terme, PASSIM devra être porté par le GIP PREDIM.

Jacques BIZE précise que le réseau de correspondants sera de nouveau sollicité pour poursuivre le travail d'actualisation des données, notamment en ce qui concerne le transport à la demande.

Conclusion :

Le service sera normalement ouvert au public et porté par le CERTU jusqu'à ce que la PREDIM fonctionne en GIP

2.4 Les monographies régionales

L'état d'avancement de ce projet peut directement être consulté sur le site de la PREDIM (www.predim.org, rubrique 'projets')

2.5 Banc de test PREDIM

Actuellement Carte Blanche Conseil a un accord avec l'autorité organisatrice de Rennes et son exploitant (STUR) ainsi qu'avec la SNCF TER et Corail de la Région Bretagne. Carte Blanche Conseil tente d'obtenir l'accord d'une autre Autorité Organisatrice et de son exploitant dans la même région.

La négociation avec les interlocuteurs ayant été plus longue que prévue, Carte Blanche Conseil a demandé à la DTT un avenant de prolongation.

La phase 1 est indispensable et CBC n'a pas pu anticiper sur la phase 2 compte tenu du fait que les conditions de fourniture des données ne sont pas encore établies.

Conclusion :

Le projet ne pourra se poursuivre que lorsque le troisième opérateur (et son AO) aura officiellement adhéré à la démarche

2.6 Standardisation d'un calculateur d'itinéraire global

Un livrable a été fourni en février 2005. Ce dernier comprend l'étude de JourneyWeb et de TRIDENT. Un comparatif a été établi entre les deux. Les types de message relatifs au calcul d'itinéraire (schéma UML) ont été extraits de TRIDENT et analysés.

Les protocoles de communication (SOAP) et de description des webservices (langage WSDL) ont été abordés.

La dernière partie traite de l'interfaçage avec RIDER (calculateur d'itinéraire de la RATP).

Ce premier document soulève les questions suivantes :

- par rapport à la commande initiale, le système allemand VDV n'a pas été analysé et il n'y a pas eu d'étude sur les interfaces des calculateurs d'itinéraire en France
- il n'y a pas encore eu de rapprochement avec Carte Blanche Conseil qui dispose du calculateur d'itinéraire 'Migrateur' , à partir duquel MT System doit opérer des tests.

Le démonstrateur est en cours de développement.

Conclusion :

Le document sera relu, pour observations complémentaires éventuelles, par Jean-Laurent FRANCHINEAU de CONNEX et par Christophe DUQUESNE de Dryade.

2.7 PIM

Lors du dernier comité de pilotage, URBA 2000 avait présenté les études juridiques et économiques. La mise au point définitive de ces documents est retardée dans l'attente du projet d'ordonnance de transposition de la directive européenne relative à la mise à disposition des données publiques actuellement en préparation. Dans l'intervalle, les membres du Comité de pilotage sont invités à faire connaître leurs éventuelles remarques à propos de ces documents.

URBA 2000 se focalise maintenant sur la partie fonctionnelle du projet :

- une réunion sur la nature des interventions techniques (interface PIM/AMIVIF) et le rapport contractuel entre la DTT et l'AMIVIF aura lieu le vendredi 25 mars 2005.
- Les liens dynamiques entre PIM et PASSIM figurent aux adresses suivantes :
 - Web : <http://www.urba2000.com/web>
 - Imode : <http://www.urba2000.com/imode>
 - WAP : <http://www.urba2000.com/WAP>. Pour le WAP, il faut utiliser soit le téléphone mobile soit l'émulateur Ttemulator (<http://www.inetis.com/ttemulator.asp>)

3. Les nouveaux projets

3.1 Opérateur Global de Mobilité (OGM)

Une fiche de présentation a été diffusée au Comité de Pilotage. Géraldine JANNIN présente le projet.

L'importance du travail et la qualité de l'analyse sont soulignés par plusieurs intervenants. La discussion porte sur le contenu du projet et sa complémentarité avec les recherches déjà produites, notamment dans le cadre de la PREDIM.

Géraldine JANNIN explique que les études existantes, notamment l'étude de Carte Blanche Conseil sur l'opérateur de contenu, proposaient une approche économique proche des préoccupations des entrepreneurs et qu'à l'inverse, l'étude OGM privilégie l'approche des acteurs institutionnels.

Elle confirme que le processus d'expérimentation est intégré dans l'étude et que les ressources des acteurs seront précisément analysées (ressources humaines, financières, l'apport des données).

Jean-Louis GRAINDORGE rappelle que le récent rapport d'audit de la PREDIM a recommandé que la PREDIM s'intéresse davantage au VP et demande si cet aspect est pris en compte dans l'étude OGM ;

Géraldine JANNIN répond qu'OGM intègre le VP et le TC, ne se limite pas à l'information mais à la valorisation des données pour les AOT et les exploitants de transport.

Sur le fond, Jacques BIZE remarque que l'étude est limitée à la Communauté Urbaine de Lille et ne sera pas nécessairement généralisable.

Guillaume USTER indique qu'il serait effectivement souhaitable et possible d'étendre l'analyse à d'autres sites.

Jean-François JANIN ajoute que l'étude OGM peut difficilement se dérouler en marge du Syndicat Mixte Régional Intermodal de Transport en cours de création.

Concernant son financement, il rappelle qu'il est désormais très difficile de financer des études à 100%

Décision

Il est demandé que le document de présentation de l'étude soit revu pour tenir compte des observations formulées par le Comité de Pilotage et soit représenté. Aucun expert n'a été désigné dans l'immédiat.

3.2 Panneaux d'Information Trafic Métro (PITM) de la Société XATEL et Portail du transport en commun sur affiches digitales de la Société NEXIAD

La Société XATEL a développé un panneau d'information trafic afin d'afficher l'état du trafic en Ile-de-France. Elle s'est ensuite orientée vers le secteur des transports publics et a commencé à construire un Panneau d'Information Trafic Métro pour la RATP. Toutefois cette dernière ne souhaite plus diffuser d'informations de perturbations de cette manière.

XATEL, qui a déjà investi significativement dans le projet, se tourne vers la PREDIM pour assurer sa poursuite.

NEXIAD (anciennement Phoenix Cube) souhaite s'interfacer avec des Centrales de Mobilité Voyageurs et via « un front office » afficher des horaires, des informations de perturbation ou temps réel sur des affiches digitales. Ce support de diffusion est interactif et contient les fonds de plan, les lignes et arrêts du réseau.

Décision

Les 2 projets seront soumis aux mêmes experts. François RAMBAUD du CERTU et H. SZTANKE (UTP). Le premier examinera les aspects fonctionnels (implantation dans la ville, IHM, ergonomie) ; le second se placera du point de vue des transporteurs.

3.3 Projet de Centrale de Mobilité de la Région Pays de la Loire

La Région Pays de la Loire poursuit l'objectif de mettre en œuvre une centrale de mobilité accessible par internet et téléphone dans le cadre du programme INTERREG III B. Le projet dénommé ITISS (Intermodal Traveller Information SystemS) rassemble : l'autorité organisatrice de transport du Grand Manchester (chef de file du projet), la Ville de Cologne, la Ville de La Haye, l'exploitant de bus de Dublin et le Comté du Sud Dublin, ainsi que trois sociétés de conseil en Angleterre, Allemagne et Irlande. Le site du projet auquel participe la région Pays de Loire est :

<http://www.itiss-eu.com/ETIW2/pages/homefr.html>

Décision

Le Conseil Régional des Pays de la Loire ne sollicite pas l'aide financière de la PREDIM mais souhaiterait avoir son label pour faire connaître son projet et se mettre en relation avec d'autres acteurs régionaux.

L'organisation d'une « journée régionale » à Nantes peut être une première réponse. L'échange avec la PREDIM sera permettra de préciser les conditions de mise en œuvre de ce projet seront et de les aborder par rapport aux préoccupations nationales.

URBA 2000 poursuivra les contacts avec la Région pour le montage d'une « journée Pays de la Loire ».

4. Actions entreprises dans le cadre du Comité Editorial

Le Comité Editorial s'est réuni le 28 février 2005. Les évolutions mineures du site ont été recensés et communiqués au CETE de Lille afin que ce dernier établisse un devis. A plus long terme et notamment lorsque la PREDIM sera dotée d'un GIP, le site devrait changer d'aspect. Il est prévu de le faire évoluer grâce à l'outil de publication sur Internet (SPIP). Une enquête de satisfaction devrait être envoyée aux personnes figurant dans l'annuaire du site PREDIM.

5. Actions de communication

- Carrefour du PREDIT : SATIM a obtenu un prix
- Congrès UITP à Rome : Les membres de la PREDIM ne souhaitent pas disposer d'un stand

6. Questions diverses

La PREDIM sera prochainement sollicitée par :

- le projet RAMPE de Lumiplan, concernant l'information des malvoyants, afin qu'une certification de normalisation soit apportée
- le projet SIRI (Dryade) afin de vérifier la compatibilité avec Transmodel. L'aspect méthodologique est une composante importante pour effectuer cette certification.

Pièces attachées :

- le calendrier 2005 des réunions mis au point durant la réunion du Comité de Pilotage
- la présentation de PASS ITS

**La prochaine réunion du comité de pilotage aura lieu
le 10 mai 2005 à 9H30 dans les locaux d'URBA 2000**

