predim
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

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°36 du 15 novembre2006

Participants :

Roland COTTE - CERTU
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000
Roger LAMBERT – Mission des Transports Intelligents, DGMT
Henri SZTANKE – UTP
Bertrand THEYS, PREDIT

1. Visite du terminal Jules VERNES

Ce terminal est contigü à la gare RER de la Défense et assure les départs et arrivées de plusieurs lignes :

- les lignes internationales EUROLINES (20% du trafic EUROLINES sur Paris s'effectue à la Défense et 80% au Nord Est parisien à Galiéni)
- les lignes régulières express à destination des Mureaux, de Mantes, de Verneuil et d'Orgeval qui empruntent l'A14
- les lignes entreprises (Rhodia, Boloret, …)

Ce terminal est exploité par VEOLIA TRANSPORT pour le compte de la Société CTCOP (Compagnie des Transports Collectifs de l'Ouest Parisien, Société commune associant VEOLIA TRANSPORT et KEOLIS). Le système de régulation a été développé par MERCUR, filiale 'Recherche et Développement' de VEOLIA TRANSPORT. L'exploitation du service est assurée par une à trois personnes en fonction des heures de pointe.

Des écrans sont situés à l'intérieur de la gare et indiquent aux usagers, pour chaque ligne, l'heure du prochain départ ainsi que le numéro de quai.
Le détail de l'offre de transport pour les lignes régulières figure à l'adresse : http://www.stif-idf.fr/IMG/pdf/DP_A14.pdf

La plateforme du terminal est composée de quais de départ et de quais d'arrivée. Les bus et cars sont repérés à leur arrivée grâce à un système de balises radio : un récepteur en entrée du terminal détecte le signal émis par le véhicule. Ce signal est émis automatiquement par le véhicule ou le conducteur compose un numéro d'identification. En cas de problème ,le conducteur peut appeler l'agent d'exploitation. Une boucle magnétique détecte la présence du véhicule sur l'emplacement qui lui est dédié.

Le PC de régulation gère un plan de production - les horaires et emplacements des véhicules sont préalablement enregistrés – et prend en compte les retards. Pour éviter de désorganiser le service, les avances ne sont pas autorisées : un véhicule en avance n'est donc pas admis sur le terminal.
La rémunération du service s'effectue au nombre de contacts c'est à dire qu'un coût est fixé par véhicule qui entre dans le terminal entre l'exploitant de bus ou car et la Société d'exploitation du terminal.

2. Comité de Pilotage

Jean-François JANIN et Jacques BIZE sont excusés car partis à un congrès en Chine.

2.1 Approbation du compte rendu de la réunion n°35 du 18 octobre 2006

Des explications complémentaires sont demandées par Henri SZTANKE à propos de la reformulation du projet BATERI ; il désire connaître les raisons pour lesquelles le financement de la participation à l'ISO se rattache au projet BATERI et pourquoi le financement des travaux du document INTERBOB Phase 2 est compris dans les financements de la PREDIM.

Jean-Louis GRAINDORGE explique que BATERI est un projet, présenté en mars 2006, dans le cadre d'un appel d'offre ANR/PREDIT. Le projet avait été monté avec DRYADE, Carte Blanche Conseil, l'INRETS GRETIA et le LCIE. URBA 2000 a assuré le rôle de coordinateur. Le projet n'a pas été retenu pour des raisons difficiles à comprendre.

Pourtant le sujet est fondamental : en effet depuis plusieurs années les activités de la PREDIM sont largement orientées vers la mise au point de projets opérationnels et le développement d'outils. Le but de BATERI était d'assurer la mutualisation de ces outils en s'appuyant sur la normalisation (TRANSMODEL, TRIDENT …), de mettre au point un référentiel commun et d' étudier la faisabilité d'un processus de certification volontaire.

Le Comité de Pilotage a souhaité que ce projet ne soit pas abandonné et, dans la mesure où ce serait possible, qu'il soit reformulé. Il y a deux possibilités pour réactiver BATERI :

- soit réengager le dossier lors d'un nouvel appel à propositions
- soit utiliser un financement DGMT, certes beaucoup moins important que le coût initial figurant dans la réponse à l'appel à proposition ANR/PREDIT, mais qui permettrait d'amorcer le travail.

Ces deux solutions ne sont pas incompatibles, les travaux réalisés grâce à un financement DGMT sur les reliquats de 2006, pouvant servir de base à une proposition plus large ultérieurement. Le financement attendu de la DGMT est d'un montant égal ou supérieur à 74 000 €TTC[1].

Administrativement, comme BATERI fait appel à la normalisation, certaines rubriques liées aux éléments normatifs (participation à l'ISO) peuvent entrer dans le cadre du projet.

[1] La décision finale concernant le montant des sommes affectées par la DGMT en 2006 a été prise ultérieurement à la décision du Comité de Pilotage, au moment de la diffusion de ce compte rendu. Une annexe est fournie après ce dernier qui retrace les montants qui doivent, en définitive, être pris en compte.

TRANSMODEL est une norme CEN mais n'a pas encore été porté au niveau ISO. Face à la poussée américaine en ce domaine, il est nécessaire de porter à l'ISO TRANSMODEL et d'éviter ainsi de perdre à terme le travail effectué depuis 15 ans.

Roger LAMBERT précise que le GART et l'UTP peuvent venir en complément des financements proposés par la DGMT sur les aspects normalisation. En toutes hypothèse leur participation active est souhaitable.

Décision

Après ces éclaircissements et précisions, les participants décident d'approuver le compte rendu N°34 du 18 octobre 2006. Ils donnent leur accord sur le montage de l'opération explicité ci-dessus. Ils demandent à URBA 2000 d'engager avec la MTI la procédure de demande de subvention, de travailler sur la reformulation du projet et de réunir les partenaires du projet le moment venu.

2.2 Bilan de la réunion « Géoportail » du 6 octobre

Jean-Louis GRAINDORGE considère que cette première réunion a atteint son but : mettre en relation les acteurs du transport avec les porteurs du Géoportail. Il indique que ces derniers se sont déclaré très intéressés par la réunion et d'accord pour poursuivre la réflexion sur l'axe mobilité -information géographique.

Il s'agit maintenant de voir sous quelle forme il est possible de créer une couche thématique « transport » sur le Géoportail.

Décision

Une réunion doit être montée prochainement à ce sujet avec les personnes intéressées. Elle devrait rassembler une vingtaine de personnes et sera tenue en janvier 2007.

2.3 Bilan de la réunion à Radio France

Cette réunion a rassemblé 70 personnes. Des responsables de radios locales ont expliqué qu'il sont déjà en relation avec les autorités organisatrices et opérateurs de transport public (à Orléans et à Clermont Ferrand, par exemple…). Ils se sont déclarés intéressés à poursuivre, systématiser et amplifier leurs messages concernant l'information TC.

Les opérateurs de transport et les radio-diffuseurs sont tombés d'accord sur le fait que les messages diffusés doivent être équilibrés et n,e pas concerner que des informations de perturbation qui pourraient être perçues négativement.

Décision

Radio France souhaite expérimenter son service sur un ou deux sites. La PREDIM prévoit donc d'organiser en 2007 une journée régionale sur Orléans en s'appuyant sur radio France Bleue Orléans et le projet PASS ITS.

2.4 Préparation de la réunion du Conseil Scientifique

La réunion du 12 décembre 2006 est reportée à fin janvier 2007 en raison d'une indisponibilité du Président Bernard DUBUISSON ce jour là.

Décision : Report de la réunion du Conseil Scientifique le vendredi 26 janvier 2007 à 10h00.

2.5 Contrats de partenariats : applicabilité aux services d'information multimodale.

Lors de la visite du Comité de Pilotage à Strasbourg, les responsables de la Région Alsace ont montré leur intérêt pour la procédure du contrat de partenariat. URBA 2000 a accepté de produire une note permettant aux élus et décideurs finaux de disposer d'informations leur permettant de disposer d'un éclairage objectif sur les avantages et les inconvénients de ce dispositif juridique pour mettre en oeuvre le projet de SIM dont l'étude vient d'être achevée par SETEC ITS.

Dans cette perspective, Jean-Louis GRAINDORGE a rencontré le Secrétaire Général et deux chargés de Mission de la Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie.

Les discussions ont permis d'expliquer le projet alsacien et l'intérêt stratégique d'utiliser le contrat de partenariat au regard du développement de tels services dans la plupart des régions françaises. Les responsables de la mission ont demandé à examiner le projet de manière plus approfondie. Ils ont mis l'accent sur les coûts et les délais induits par la procédure.

Une réunion ultérieure en présence de la Mission PPP, de la Région Alsace, de la MTI, et d'URBA 2000, a été fixée le vendredi 15 décembre.

2.6 Présentation du nouveau site PASSIM

L'application PASSIM a été redéveloppée par URBA 2000 en PHP/MySQL sur les bases de l'outil de publication sur Internet SPIP. L'ensemble des données du site actuel ont été importées et remises en forme sur le nouveau site. Plus de 300 fiches sur les TAD ont été créées et les fiches des réseaux urbains ont été contrôlées tant pour les zones de service que pour les PTU.

Philippe DELCOURT présente la partie publique du nouveau site PASSIM (adresse : http://www.urba2000.com/passim/dev4).

Jean-Louis GRAINDORGE considère que les travaux confiés à URBA 2000 par le CERTU au titre du marché n° 1[2] sont achevés et qu'il doit être rapidement procédé à la réception du marché afin de pouvoir engager la seconde phase (marché n° 2).

Une démonstration du site est faite à l'intention des participants, ceux-ci étant invités à formuler les requêtes de leur choix. Cette démonstration donne lieu à plusieurs remarques, notamment

[2] Les travaux de remise à niveau du prototype PASSIM ont donné lieu à la publication par le CERTU de deux marchés : le premier comportait les développements techniques et la mise en accessibilité du site, l'actualisation des fiches transport à la demande, la recherche des zones desservies par les TC et les périmètres de transports urbains. URBA 2000 a été choisie pour la réalisation de ce marché. Pour le second marché, concernant la vérification et la complétude des données et l'administration du site, c'est la société MOVIKEN qui a été retenue.

d’Henri SZTANKE, qui montrent, que sur certains aspects, l’ergonomie du site pourrait être améliorée.

Décision

1° Le site, dans son état actuel, doit pouvoir faire l’objet d’une recette par le CERTU dans le cadre du marché.

2° Un panel de trois ou quatre personnes sera réuni pour réagir, à partir d’une série de requêtes prédéterminées, sur le fonctionnement et l’ergonomie du site. Des développements complémentaires pourraient alors être décidés.

La prochaine réunion du Comité de Pilotage aura lieu le mardi 12 décembre 2006 à 10h00 dans les bureaux d’URBA 2000.

ANNEXE

Financements de la DGMT aux projets labellisés par la PREDIM en 2006
Décisions finales

P@ss ITS	ALSTOM	120 000,00
PASSIM	CERTU	120 000,00
IMPEDIMENTA	MEDIA MUNDI	10 000,00
PATCH MOD	ENIGMATEK	60 000,00
GUIDE ACCESSIBILITE WEB	URBA 2000	35 000,00
INTERBOB PHASE 2		8 000,00
GUIDE NORMALISATION	TPC	24 000,00
NORMALISATION PMR	ESIEE SIGTEL	6 000,00
GUIDE FRANCAIS TRANSMODEL	KASIA BOUREE	13 000,00
UTILISATION GEOPORTAIL	CETE MEDIT	26 000,00
BATERI REFORMULE	URBA 2000	209 000.00*
		631 000,00

* Dont :

- participation ISO : 25000
- assistance juridique : 10000