

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](http://www.predim.org)

## Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°32 du 9 juin 2006

### Participants :

Roland COTTE - CERTU  
Philippe DELCOURT – URBA 2000  
Anne-Marie FREDERIC - GART  
Jean-Louis GRAINDORGE – URBA 2000  
Jean-François JANIN - Mission des Transports Intelligents, DGMT  
Roger LAMBERT – Mission des Transports Intelligents, DGMT  
Sylvie NIJESSEN - PREDIT  
Guillaume USTER – INRETS

### 1. Approbation du compte-rendu de la réunion n°31 du 16 mars 2006

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°31 du 16 mars 2006 est approuvé.

### 2. L'information multimodale en Isère – Présentation par M. Alain BOURGEAT, Directeur Adjoint des Transports

#### Contexte du projet

Le projet de Poste de Commande et d'Information des usagers du réseau Routier départemental et du réseau Transisère est le résultat d'une démarche menée par l'AMO représentée par JB Conseils et LEE. MT3 travaille en sous traitance sur la centrale de mobilité.

Géographiquement, la Région Grenobloise est constituée de nombreux corridors ce qui entraîne des problèmes de saturation et de congestion du trafic, en période de pointe et durant les flux migratoires vers les massifs qui environnent la Ville de Grenoble (accès à l'Oisan, Chartreuse, Belledonne, ...). Face à ces difficultés, il n'y a pas beaucoup de solutions et les investissements sont difficiles à réaliser.

Le département de l'Isère possède un patrimoine routier et un réseau de transport public (Transisère) importants. Transisère compte 900 cars et 86 entreprises de transport.

La quasi totalité des routes nationales seront transférées au Département.

### **Les systèmes existant ou à projet**

Il y a déjà un système en place, le GMCD (Gestion Multimodale Centralisée des Déplacements) qui est le site de l'Agglomération grenobloise. Il permet notamment de coordonner les AO et d'informer les voyageurs.

En matière de circulation routière, le PC GENTIANE gère l'information en temps réel des voies rapides dans et autour de Grenoble. Le massif de l'Oisan a été équipé dans le cadre du projet TEMPO. Ce dispositif permet d'obtenir les temps de parcours.

### **Les objectifs du projet**

- Participer à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des déplacements. Les cars seront équipés d'un dispositif GPS / GPRS et d'une pédale de détresse. En cas de problème, le CG38 sera informé en même temps que les transporteurs. Le dispositif de l'Oisan sera généralisé.
- Favoriser le report modal. Pour cela les usagers des transports seront informés et conseillés sur leurs déplacements.
- Participer à la préservation de l'environnement. La meilleure gestion du trafic aura un impact positif sur l'environnement.

Le projet intégrera un calculateur d'itinéraire VP+TC (temps théoriques, informations événementielles, informations tarifaires, informations sur l'organisation des transports scolaires, TAD...) le plus étendu possible : pour cela il faudra analyser les interfaces avec les autres systèmes tels que GMCD (sur l'Agglomération grenobloise), à terme Multitud (Région Urbaine de Lyon) et le PC de circulation Gentiane. Il est prévu d'intégrer les lignes aériennes et les lignes SNCF (10 destinations importantes).

Il y aura un couplage entre l'information multimodale et la billettique.

Avec ses partenaires, le CG38 met en avant la démarche gagnant-gagnant.

### **Coût du projet**

Le budget prévisionnel est estimé à 17 M€ ; sa réalisation est prévue entre 2008 et 2015, soit 3M € par an. Cette somme ne comprend pas la rémunération du personnel nécessaire au fonctionnement du service, les interfaces avec les systèmes, l'exploitation du TAD et du covoiturage, les réseaux de transmission.

### **Conclusion**

- Le projet CG38 est très ambitieux et intègre notamment le routier, ce qui est rare dans les projets actuels.

- Le CG38 souhaite mettre d'abord en place la Centrale de Mobilité, probablement en adoptant une procédure de dialogue compétitif comme la Région Nord Pas de Calais et la Région Limousin.

- Pour renforcer le projet, on identifie, au sein de la PREDIM :

- TPM pour les temps de parcours moyens et CLAIRE SITI,
- les outils tels que CHOUETTE pour la standardisation des échanges de données.
- Le banc de tests PREDIM (mise au point de traducteurs au niveau des exploitants) et l'étude sur le calculateur d'itinéraire global.

Parmi les solutions innovantes, pour réaliser les investissements, il est fait mention des contrats de partenariat ( PPP, Partenariat Public Privé). Un contact avec la cellule d'appui du MINEFI est à organiser.

## **Décision**

Ce projet est apparu à la fois complet et ambitieux. La présentation de M. Alain BOURGEAT, sera, avec son accord, publiée sur le site de la PREDIM. La PREDIM fera connaître le projet lors de ses manifestations de sensibilisation. Pour cela, il serait utile aux membres d'élaborer un document de synthèse diffusable.

### **3. Projets nouveaux ou actualisés**

#### ***3.1 Région Bretagne***

Une journée d'information a été organisée à Rennes le 18 mai 2006. Elle était présidée par Le vice Président du Conseil Régional responsable des transports et de nombreuses autorités organisatrices étaient représentées.

Si cette journée a témoigné de la volonté des acteurs locaux de se concerter et de se coordonner au niveau régional, elle a également révélé la nécessité de mettre au point une méthode de travail qui n'existe pas encore.

Sur la proposition de Jean-François JANIN, les représentants locaux ont accepté de lancer une étude d'organisation et de méthode qui pourrait bénéficier d'un soutien financier dans le cadre de la PREDIM ;

Un projet de cahier des charges de cette étude – sur le modèle ACTIF – sera proposé prochainement par Yannick DENIS du CERTU.

#### ***3.2 Nouvelle présentation du projet Patch Mod après révision de la proposition***

Ce projet consiste à améliorer et à développer des fonctionnalités complémentaires au planificateur de voyages de Transpolitan après une étude anthropologique et ergonomique. Il a déjà été expertisé et examiné le 25 octobre 2005 .

Une réunion s'est tenue le lundi 22 mai entre INRETS / Enigmatek / MTI et URBA 2000. Elle a permis de recadrer le projet compte tenu du montant de la subvention et de le focaliser sur l'interface du navigateur d'information multimodale. Le projet intégrera également les résultats de MOBILURB, financé dans le cadre du PREDIT.

Les porteurs de projet ont fait part de leur motivation et insisté sur l'intérêt et l'exemplarité du partenariat conclu entre Enigmatek et Transpolitan.

Bien que le montant de la subvention qui peut être accordé à PATCH MOD soit finalement beaucoup plus faible que la somme escomptée au départ, ENIGMATEK et TRANSPOLITAN ont eu le souci de lui conserver son caractère de démonstrateur. Cela signifie que le budget ne peut être baissé en deçà de 134 600 € HT. PATCH MOD prendra aussi en compte les contraintes liées au déplacement des PMR.

## **Décision**

Le Comité de Pilotage de la PREDIM décide de labelliser le projet et de proposer à la DGMT d'apporter une subvention de 50 000€ dont 10 000€ au titre de l'accessibilité. Le projet sera suivi par Guillaume USTER et Roland COTTE.

#### ***3.3 Projet Multitud en Rhône-Alpes***

Le projet Multitud a déjà été examiné lors du Comité de Pilotage du 14 septembre 2005. Il avait fait l'objet d'une expertise par Christophe HUREZ du CETE de Lyon. Toutefois, le cahier des charges techniques n'était pas et n'est toujours pas sous une forme aboutie.

La Région Rhône Alpes souhaite lancer un marché de définition. Fin juin une réunion se tiendra à ce sujet avec les 13 AO afin de prendre en compte leurs attentes. Le marché de définition sera lancé dans la foulée et en octobre/novembre, 3 prestataires seront retenus. Ils auront alors 3 mois pour présenter un cahier des charges précis.

### **Décision**

Le Comité de Pilotage de la PREDIM décide de différer la subvention prévue cette année et d'attendre 2007 que le projet soit en phase de réalisation.

## **4. Etat d'avancement des projets en cours**

### **TPM**

Le projet TPM consiste à améliorer le recueil des données routières à partir de capteurs et de fournir aux usagers un temps de parcours moyen (TPM) par plages horaires dans la journée.

Le projet comprend 2 parties :

- Le développement d'un algorithme et d'un moteur de calcul de TPM par type de jour et par heure
- Une étude de faisabilité d'un système d'information routière sur les TPM et les services associés

Le projet n'a réellement débuté qu'en mars 2006. L'INRETS travaille simultanément sur les 2 parties. Strasbourg a été choisie comme zone de tests.

### **Décision**

Un point plus précis sur l'état d'avancement du projet doit être réalisé et l'INRETS doit se rapprocher de l'IGN.

### **Toulouse**

L'objet de ce projet est d'étudier la manière la plus adaptée d'intégrer et de présenter l'information trafic sur un site d'information des TC urbains et réciproquement d'intégrer et de présenter l'information des TC urbains sur un site d'information routière.

L'étude est en cours de finalisation mais la phase 2 (développement du site et des interfaces) n'a pas encore débuté.

### **Alsace**

Dans le cadre de l'étude, le scénario le plus élaboré, à savoir un accès à toute l'offre TC et une planification possible des trajets intermodaux tenant compte de l'ensemble des modes dans la chaîne de déplacement, y compris l'information VP de rabattement vers les points d'arrêt TC, a été retenu.

Les contacts avec cette Région doivent être renoués suite aux changements de personnes intervenus dans les services.

### **Démonstrateur de la Région Nord Pas de Calais**

La phase d'état des lieux est achevée. Le principe d'architecture distribuée a été adopté. Le cahier des charges a été envoyé aux exploitants de manière à être affiné. Le pôle d'échange d'Orchies (TER + bus départementaux + parking) est en train d'être équipé de bornes et d'un serveur en local. Du matériel embarqué équipera les bus et les conducteurs disposeront des horaires SNCF. Un panneau, qui diffusera également les horaires SNCF, sera implanté sur le parking du pôle d'échange.

Il existe une liaison forte avec VIATIC (Voyageur Interactivité Accompagnement Transport Intelligent Communication – sur l'axe Lille Valenciennes) qui fait partie du pôle de compétitivité I-Trans et une forte implication du Département du Nord.

On note des difficultés de la part de la SNCF à fournir les données.

Il sera possible d'effectuer une démonstration terrain en fin d'année et Marc LACOSTE a proposé de faire une présentation du projet en septembre/octobre 2006.

### Centrale de mobilité de la Région Limousin

Une procédure de type dialogue compétitif a été lancée. Le 12 juin, 4 prestataires seront retenus. Le programme fonctionnel sera transmis dans les 15 jours qui suivent. Un questionnaire sera établi de manière à auditer les partenaires. Fin septembre, le cahier des charges devrait être lancé. Un des prestataires sera retenu selon son offre financière. Le lancement de l'appel d'offre, pour la réalisation du service, est prévu début novembre

## 5. Contacts , réflexions en cours

- Une réunion billettique s'est tenue le 2 juin à Lyon
- L'ARF (Association des Régions de France) a réuni les AO régionales le 8 juin. Au cours de cette réunion ont été présentés : le projet de système d'information multimodale en Pays de Loire, le projet billettique (axé surtout sur la tarification) et d'information multimodale de la Région Languedoc Roussillon. Une liste de thèmes sera proposée à la prochaine réunion du jeudi 28 septembre. Une réunion sur la billettique est prévue le 15 septembre.

## 6. Sensibilisation

- **journée du 29 juin 2006 « la normalisation pour les nuls »**  
Un programme a été établi et envoyé aux collectivités, consultants, bureaux d'études et opérateurs de transport. Une dizaine de personnes ont été pressenties pour le groupe d'animation.
- **projet de séminaire sur l'information en situation perturbée**  
Une note a été établie par URBA 2000. Elle constitue un préalable à l'organisation d'un séminaire.
- **Site Web PREDIM**

Les membres du Comité de Pilotage ont dialogué avec la personne de chez ACTI, spécialiste de la mise en forme du futur site de la PREDIM.

### Décision

Suite à la conversation, il ressort qu'il n'est pas nécessaire de changer fondamentalement la charte graphique (la teinte verte prédominante sera conservée), le site devant surtout être performant sur le plan fonctionnel et sur la recherche d'information. En tant que professionnel, ACTI devra hiérarchiser les informations, illustrer le site avec des images. Une résolution de 800x600 touchant l'ensemble des utilisateurs est recommandée.

Une plaquette PREDIM en pdf sera envoyée à ACTI.

## **7. Questions diverses**

Le projet LINK (Forum européen de coordination et de promotion sur le transport intermodal de passagers) a été retenu par la Commission Européenne. Le projet devrait commencer en décembre 2006 ou janvier 2007. URBA 2000 participe au projet en tant que relais national et portera ainsi la PREDIM à un niveau européen.

**La prochaine réunion du comité de pilotage est programmée le 6 juillet 2006  
à 10H00 dans les locaux d'URBA 2000**