

# RAPPORT D'AUDIT SUR LA PREDIM (Synthèse)

Philippe RIGAUD (INRETS, coordinateur)  
Christophe KOLSKI (UVHC – LAMIH)  
Dominique MIGNOT (LET – ENTPE / Univ. Lyon 2)

## OBJECTIFS DE L'AUDIT

Le rapport d'audit de la PREDIM, demandé par les instances du PREDIT, est un bilan après 3 ans de fonctionnement assorti de propositions pour poursuivre.

Il s'appuie notamment sur l'analyse de différents types de documents issus de la PREDIM et sur l'exploitation d'un questionnaire spécifique adressé aux membres du Comité de Pilotage.

Il a été discuté par le Conseil Scientifique de la PREDIM, réuni le 18 novembre 2004.

## PARTIE 1 : PREMIER BILAN DE LA PREDIM

### 1- LA PREDIM : HISTORIQUE ET CONTEXTE

La PREDIM - Plate-forme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale - est une action fédérative du PREDIT 3, comme ELU et ARCOS. Elle a été définie dans le cadre du groupe thématique « Nouveaux services aux usagers » du PREDIT 2 et lancée début 2002.

Le PREDIT a délégué au Comité de Pilotage de la PREDIM l'instruction et le suivi des dossiers qui concernent l'IM, qu'il s'agisse de projets directement présentés auprès de ces instances, ou de projets initialement présentés auprès de groupes opérationnels du PREDIT, notamment les GO 2 (Services de mobilité) et 9 (Intégration des systèmes d'information et de communication).

### 2- LA PROBLEMATIQUE VISEE PAR LA PREDIM

- **Le concept d'information multimodale** est un concept multidimensionnel peu partagé dès que l'on sort du cercle des initiés qui animent la PREDIM.

- **Les objectifs affichés pour la PREDIM sont :**

- Capitaliser et échanger informations et expériences en France et à l'étranger.
- Proposer des concepts de services d'information multimodale concrètement applicables.
- Expérimenter de nouveaux services, produits ou composants, jusqu'au prototype.
- Evaluer des systèmes ou services d'IM issus ou non de la PREDIM.
- Développer la réflexion des différents intervenants de l'IM et favoriser l'émergence de nouveaux acteurs et régulateurs.

- **Mais il existe à l'évidence d'autres objectifs dérivés :**

- L'objectif de lever le verrou de la propriété de l'information détenue par les exploitants, qui nécessite de démontrer qu'il est possible de gagner au partage, n'a pas été atteint.

- L'objectif de contribuer à la normalisation fait l'objet d'un travail du CERTU, mais les champs de pertinence de la normalisation et de l'interopérabilité devraient être mieux délimités.

- Une rationalisation de l'offre de mobilité peut découler du partage de l'information entre offreurs de services, mais il n'existe pas d'outil d'évaluation de la cohérence de l'offre.

- **Recherche et expérimentation** : les projets de la PREDIM relèvent de l'une ou l'autre de ces deux démarches, dont la complémentarité semble être bien assurée.

- **La PREDIM fait-elle partie des priorités du PREDIT ?** (sécurité routière, énergie – environnement, transport de fret). Elle s'inscrit clairement dans la deuxième mais peut contribuer aux deux autres.

### 3- LA GESTION DES PROJETS

#### - L'évaluation des projets et expérimentations

La procédure de traitement des projets s'organise comme suit : dépôt d'un dossier, recours à une double expertise, labellisation par le Comité de Pilotage (avis favorable transmis aux financeurs), suivi – évaluation.

Un premier bilan du suivi des projets fait par les auditeurs fait apparaître un réel accompagnement par les animateurs de la PREDIM, mais il faut mieux formaliser la prise de décision et la notifier dans les comptes rendus du Comité de Pilotage.

En outre, l'apparition de « projets 2 » est intéressante en soi mais ne doit pas empêcher l'appel à de nouveaux porteurs de projets.

- **La diffusion de l'information sur les conclusions des travaux** : un effort de communication a déjà été réalisé (plaquette, journées d'information, site internet), mais il doit être amplifié.

### 4- L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT

- **L'organisation de la PREDIM** s'appuie sur une charte ouverte (mais dont le nombre de signataires a peu évolué), un large Comité de Pilotage (dont les réunions sont régulières mais font rarement le plein au delà du premier cercle des personnes les plus actives et les plus motivées), et un Conseil Scientifique (créé un peu tardivement, début 2004).

Une animation permanente et de qualité est assurée par la MTI (DTT) qui s'appuie sur l'assistance efficace d'URBA 2000 (à signaler que ce contrat d'assistance vient à échéance fin février 2005 et que la structure juridique attendue ne sera pas prête à cette date).

- **Des financeurs en nombre insuffisant** : seules la DTT, la DRAST et l'ANVAR se sont impliquées dans le financement de projets.

- **Le projet de création d'une structure juridique autonome** répond au besoin d'une maîtrise d'ouvrage pour porter la PREDIM (neutralité, mutualisation, normalisation...).

## **PARTIE 2 : PROPOSITIONS**

### 1- OUVRIR LES CHAMPS DE LA PREDIM

#### - Ouvrir plus largement la PREDIM à l'international

Mettre en place un recensement des actions en matière d'IM au niveau international.

Préparer l'interconnexion européenne des services d'IM, notamment dans le cadre de projets transfrontaliers (Alsace).

Organiser des coopérations scientifiques internationales (Projet SMARTIES déposé en décembre 2004 suite à un appel d'offres de la Commission Européenne).

Créer une cellule de veille scientifique et impliquer le CS pour le montage de projets européens.

#### - Ouvrir la PREDIM sur d'autres types d'informations et d'autres services

Comment situer l'information transports par rapport à d'autres types d'informations, permettant notamment de partager les coûts ?

Les possibilités d'interfaçage entre billettique et IM sont à creuser.

L'IM dans les transports de marchandises peut être une piste de développement pour la PREDIM à moyen ou long terme.

### 2- CIBLER LES PROJETS

#### - Mieux couvrir certaines fonctionnalités :

- Les interfaces VP / TC : donner aux automobilistes les moyens d'un véritable choix entre usage exclusif ou plus souple de la voiture particulière.

- L'IM en situation de crise : plusieurs exploitants pourraient être intéressés.

26 novembre 2004

- Les services aux personnes à mobilité réduite : pour l'accès à l'IM (état de l'art en cours piloté par le CERTU) comme pour l'information sur l'accès aux transports.

- **Lancer des appels à propositions ciblés** à court ou moyen terme (si le budget le permet), tout en maintenant la pratique d'examen des projets « au fil de l'eau ».

### 3- TRANSFORMER LES PROJETS EN SERVICES

« Proposer des concepts de services d'information multimodale concrètement applicables »: selon les membres du Comité de Pilotage, c'est l'objectif le plus important de la PREDIM, mais il est insuffisamment réalisé.

- **Mieux évaluer la pertinence des nouveaux services** proposés, maquetés ou prototypés.

- **Certains projets peuvent s'assembler** et il est maintenant opportun d'organiser plus systématiquement un enrichissement mutuel des recherches et expérimentations.

### 4- IMPLIQUER DE NOUVEAUX ACTEURS

- **Renforcer et élargir la communication** : activer plus systématiquement les relais d'information et consolider et systématiser la communication scientifique sur les projets.

Faire en sorte qu'un nombre encore plus important de projets fassent l'objet d'un partenariat avec un laboratoire de recherche public : outre l'apport scientifique, cela permettra notamment un accroissement significatif du nombre de publications scientifiques portant sur l'IM.

Mettre en place un dispositif de suivi scientifique de chaque projet avec des membres du CS.

- **Ouvrir la PREDIM à d'autres acteurs et d'autres financements**

Une implication plus forte des autorités organisatrices doit être impérativement recherchée,

Une coopération avec le réseau RT3 (Réseau interRégional de Recherche Technologique en Transports Terrestres, qui regroupe 7 pôles scientifiques régionaux) permettrait de mobiliser sur la question de l'IM les régions qui soutiennent des pôles scientifiques « transports », ainsi que de nouveaux réseaux scientifiques.

Des recettes liées aux services créés ? L'information « de base » devrait être gratuite, alors que des informations « sur mesure » pourraient être payantes, mais ces concepts restent à délimiter.

Mobiliser des acteurs privés pour les associer au développement de l'IM.

### 5- UNE STRATEGIE POUR LA PREDIM

- **Ce que doit être le GIP PREDIM :**

une structure indépendante par rapport à tous les acteurs concernés,

une structure neutre (garantir l'interopérabilité des services d'information et l'accès aux données de façon non discriminatoire),

un lieu de coopération,

un pôle juridique proposant des contrats types de fourniture de données,

un maître d'ouvrage de service public gérant un portail national d'informations,

un lieu privilégié de dialogue entre les mondes de la mobilité et de la société de l'information,

une sorte d'autorité suprême en matière d'information sur les services à la mobilité : définir un service universel d'IM interopérable au niveau européen.

- **Quelles priorités pour la dernière année ?**

Construire les éléments d'une « boîte à outils » de l'IM à partir d'un bilan synthétique et exhaustif des travaux conduits dans le cadre de la PREDIM et communiquer sur ce premier bilan.

Etablir la faisabilité de la mise en place de portails multimodaux régionaux et d'un site national.

Organiser courant 2005 une journée « résultats – démonstrations » sur la PREDIM après 3 ans de fonctionnement

- **Quels objectifs pour la PREDIM 2 ?**

26 novembre 2004

La PREDIM doit être prolongée au delà des 36 mois initialement prévus, avec comme objectif central la construction, la mise en service progressive et l'évaluation du site portail national d'IM, "guichet unique" focalisant l'ensemble de l'offre de mobilité

## **CONCLUSION**

L'information multimodale est un concept indissociable de celui de mobilité durable.

La PREDIM a manifesté une prise de conscience en se donnant quelques moyens, mais celle-ci semble partagée beaucoup plus par quelques personnes motivées et actives que par les institutions qu'elles représentent.

On constate un manque de retombées concrètes des projets conduits jusqu'ici.

Il faut un outil juridique de type Groupement d'Intérêt Public pour porter la PREDIM de manière plus neutre et plus efficace.

Il faut aussi des moyens d'étude et de communication substantiels pour mobiliser tous les acteurs concernés.

Nous proposons un projet fort et lisible : le portail national d'information multimodale, annoncé à l'occasion d'une journée de communication sur les résultats et perspectives de la PREDIM à organiser fin 2005.