

**Journée européenne :  
« Les systèmes de transport intelligents et l'intermodalité »**

**ACTES**

**10 février 2010, La Défense**

**Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,  
du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM)**

***Introduction***

**Jean-François Janin** remercie les participants d'être venus nombreux pour assister à cette journée européenne organisée par URBA 2000 dans le cadre du projet européen LINK sur « l'intermodalité passagers et les Systèmes de transports intelligents » et de la PREDIM - Plateforme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale qui est une initiative du PREDIT, programme de recherche interministériel sur les transports. La PREDIM est un lieu de rencontre entre les acteurs du transport public essentiellement – les liens avec le transport routier se consolidant actuellement. L'AMO de cette plateforme est confiée à l'association URBA 2000. C'est dans ce cadre au nom de la PREDIM qu'URBA 2000 participe au projet LINK.

**Table ronde 1 : Projets européens et transnationaux**

**Jean-Frédéric Collet, RATP**

**Jean-Louis Graindorge, URBA 2000**

***LINK : objectifs et acquis***

**Jean-Louis Graindorge** invite les participants à prendre connaissance de la note de Guido Müller, de la Direction Générale de l'Energie et des Transports de la Commission Européenne, responsable du projet LINK et qui suit les progrès de la directive ITS. La note fait le point précis sur les étapes de procédure qui ont été franchies jusqu'à une prochaine publication de la directive prévue pour l'été 2010.

Cette note a le mérite d'insister sur l'information multimodale comme étant un élément majeur des systèmes d'intermodalité et de mobilité durable ;

Dans la 2<sup>ème</sup> partie de la note est fait allusion à l'avenir du projet LINK.

### *Présentation du projet LINK*

Le projet LINK, financé par la DG TREN pour un montant de 2 millions d'euros, a été engagé en avril 2007 et se termine à la fin mars 2010. Il s'agit d'un forum, réunissant les différents acteurs de l'intermodalité pour favoriser les déplacements de porte à porte utilisant plusieurs modes de transport. Le projet est centré principalement sur les trajets de longue distance, les déplacements transfrontaliers et sur le "dernier kilomètre urbain"; il réunit 17 partenaires de 12 pays de l'UE; le coordonnateur du projet est l'Institut de recherche sur le développement régional et local (ILS NRW Dortmund – Allemagne);

Les deux partenaires français sont la RATP, représentée par Jean-Frédéric Collet qui est animateur d'un groupe de travail et URBA 2000 qui représente la PREDIM et est centre référent national.

Le projet fait suite à une étude réalisée en 2004 « Vers une intermodalité du transport des passagers dans l'U.E »<sup>1</sup> par la Commission, impliquant certains des membres actuels du projet LINK et faisant le constat que l'interopérabilité des systèmes n'est pas une réalité, qu'il y a peu de coopération entre les acteurs et que les différences sont marquées selon les Etats, selon les Régions; de plus, la faible prise de conscience politique constitue un obstacle important.

Dans cette optique, le projet LINK devait :

- Contribuer à rendre les politiques de transport intermodales nationales harmonieuses et complémentaires
- Favoriser les coopérations en vue de définir et mettre en oeuvre des solutions intermodales dans un contexte ouvert et compétitif
- Fournir une plateforme d'échanges, de transfert de connaissances et de savoir faire, un cadre de promotion

### *Le contenu du projet LINK*

5 groupes de travail thématiques ont été mis en place sur les questions suivantes :

- 1/ Information de porte à porte et billettique;
- 2/ Réseaux et points de correspondance intermodaux;
- 3/ Transport de longue distance intégrant le « dernier kilomètre urbain »;
- 4/ Planification et mise en place de mesures favorisant l'intermodalité;
- 5/ Prérequis pour favoriser l'intermodalité (leader RATP)

Dans le cadre du projet LINK, 3 enquêtes ont été menées auprès d'un panel de 1 100 correspondants ; un site web a été créé à l'adresse : [www.linkforum.eu](http://www.linkforum.eu)

Il contient notamment une bibliothèque virtuelle réunissant 200 études de cas liés à l'intermodalité passagers longue distance.

3 conférences ont été organisées :

- Cologne : juin 2008
- Bucarest : novembre 2009

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/intermodality/passenger/doc/report\\_1\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/intermodality/passenger/doc/report_1_fr.pdf)

- Bruxelles : 30 mars 2010

**Jean-Frédéric Collet**, RATP commente les réflexions issues des différents groupes de travail.

A quatre reprises, les 5 groupes de travail se sont réunis, se donnant à chaque fois, un angle d'attaque différent avec des experts différents dans les domaines abordés en respectant un équilibre géographique.

Il présente ensuite chaque groupe de travail et les recommandations issues des réflexions :

Groupe de travail 1: information de porte à porte et billettique

- obligation pour les opérateurs de mettre à disposition des données normalisées de tarification et d'horaires pour les autorités en charge de l'information transport des passagers qui en font la demande.

- Mise au point d'une norme pour la billettique longue distance afin de garantir la compatibilité entre les différents systèmes locaux de gestion de paiement (TAP-TSI)

Groupe de travail 2: réseaux et points de correspondance intermodaux (ou pôles d'échange)

- Créer de nouveaux modèles pour gérer efficacement les correspondances intermodales tenant compte de la législation en précisant les rôles de chaque acteur (gestionnaire de commerce, opérateurs..) et en créant une boîte à outils.

Groupe de travail 3: dernier km urbain

- Mettre en place des plateformes de coopération et d'information au sein d'un centre de mobilité pour la gestion des grands évènements.

Groupe de travail 4: planification et mise en place de mesures favorisant l'intermodalité

- Proposition d'un nouveau programme européen pour la promotion de l'intermodalité du transport de personnes sur de longues distances au plan international. Les recommandations de ce groupe seront ou non prises en compte par la Commission Européenne.

Groupe de travail 5: prérequis pour favoriser l'intermodalité

- Améliorer les moyens de coordination entre institutions pour la prise en compte des droits des passagers dans une approche intermodale.

- Faire participer l'utilisateur à l'amélioration du service tout en concevant une réglementation européenne des droits des passagers s'appuyant sur des solutions intermodales.

- Mise en place de structures de conciliation, points de contact nationaux pour traiter les litiges passagers avec une dimension transnationale englobant tous les modes de transport.

**Jean-Frédéric Collet** insiste sur le fait que promouvoir des pratiques plus faciles de l'intermodalité bénéficiera à la collectivité toute entière, la difficulté étant de trouver les incitations au plan individuel pour que cela débouche sur un bénéfice pour la collectivité.

**Jean-Louis Graindorge** conclut en disant que les recommandations qui résultent du forum ont une portée générale. Cependant, le projet a permis de construire un partenariat solide composé d'experts qualifiés. Ce partenariat pourrait être exploité par la Commission pour poursuivre le projet. La difficulté reste le financement ; au plan français, dans le déploiement des systèmes intelligents, il y a intérêt à disposer d'un lieu d'échanges entre partenaires sur ce sujet. La réponse sur la poursuite du projet sera apportée durant l'été 2010.

**Jean-François Janin** explique que pour parvenir à l'interopérabilité, il est nécessaire d'échanger par le biais de ce type de projet ou en attribuant au plan national les moyens nécessaires.

#### *Remarques*

*Nathalie Leclerc, 'Intermodes' explique qu'Intermodes est le premier Congrès international consacré à l'intermodalité du transport de voyageurs. Réservé aux professionnels du secteur des transports, il est dédié aux 27 Etats membres. Le prochain congrès aura lieu les 9 et 10 février 2011 à Bruxelles.*

*De plus amples informations sur le congrès à l'adresse internet : <http://www.intermodes.com/fr/>*

## **Gilbert Batac, Mission des Transports Intelligents, MEEDDM**

### **ETTIN**

**Gilbert Batac** explique que depuis 20 ans il travaille dans le domaine des transports intelligents. Il a participé notamment au groupe du CEN sur Datex il y a 10 ans et en 2006, à la DSCR, aux 30 ans de Bison Futé. Il a participé à l'élaboration d'une convention avec Radio France pour la diffusion d'information routière sur le réseau France Bleu.

Le projet ETTIN -European Traffic and Traveller Information phone Number- vise à mettre en place un numéro de téléphone unique en Europe permettant aux voyageurs d'obtenir des informations routières utiles à leurs déplacements.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet : <http://www.ettin.eu/pages/>

L'objectif (ultime) d'ETTIN est de permettre à n'importe quel voyageur, se déplaçant dans n'importe quel pays européen, d'accéder au moyen d'un numéro de téléphone unique à un service d'information disponible dans sa langue.

Un tel service, s'il existait, serait utile à tous les voyageurs (étrangers ou non) en jouant le rôle d'un guichet unique européen pour tous les services d'information sur les déplacements.

Le service permet d'orienter le voyageur vers un service d'information existant, dans sa langue ou non.

L'accès à ces services se ferait en composant un numéro de téléphone unique, donc facile à mémoriser.

#### *Partenaires du projet ETTIN*

- Ministerio del Interior, Dirección General del Tráfico (E)
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat (NL)
- Department for Transport, Highways Agency (England)
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (F)
- Groupe SANEF (F)

- Viasuisse (CH) à qui l'office fédéral des routes a délégué l'information routière

ETTIN est un projet européen du programme Easyway cofinancé par la DG Énergie et Transport

### *Evolution du projet*

- En 2006, une étude d'opportunité ("Quick Scan") a mis en évidence le besoin d'un numéro de téléphone unique permettant un accès harmonisé à l'information sur les déplacements.
- En 2008, le projet ETTIN s'organise et les partenaires s'engagent formellement à travailler ensemble jusqu'en 2010, en signant une lettre d'intention.
- Fin 2008, ETTIN produit deux rapports sur « l'architecture et solutions techniques » et sur les « Modèles économiques et organisations ».

En 2008, un site Internet est développé par le projet : [www.ettin.eu](http://www.ettin.eu)

### *Organisation du projet*

- WP1 : Gestion et coordination d'ETTIN (NL)
- WP2 : Modèles économiques et organisations (F)
- WP3 : Architecture des systèmes et solutions techniques (E)
- WP4 : 4 démonstrateurs (CH, E, F, NL)
- WP5 : Évaluation générale (GB)

### *Les représentants français :*

Pour les « High Level Representatives », les représentants français sont les suivants :

- Jean-François Janin pour le MEEDDM
- Philippe Duthoit pour le Groupe SANEF .

Pour le « Steering Group », les représentants français sont les suivants :

- Gilbert Batac (MTI) et Thomas Durlin (CETE Nord-Picardie) pour le MEEDDM
- Jérôme Ferré pour le groupe SANEF.

### *ETTIN en 2009*

En 2009, le projet élabore les spécifications nécessaires au développement des démonstrateurs. Les démonstrateurs sont développés et mis en œuvre pendant 6 mois ou plus dans quatre pays : Espagne, France, Pays-Bas et Suisse.

Ces démonstrateurs font l'objet d'une évaluation pilotée par la Highways Agency.

Une réunion avec la Commission européenne sur l'attribution d'un numéro unique est organisée mais il n'y a pas d'avancée notable.

Le deux rapports sur l'architecture et les solutions techniques d'une part, sur les modèles économiques et l'organisation d'autre part, sont mis à jour.

D'après les données disponibles, il y aurait 100 à 200 millions d'appels/an sur des répondeurs vocaux consacrés à l'information des voyageurs en Europe occidentale.

En moyenne, chaque appel dure de 1 à 2 minutes pour un coût de 0.5 à 1 euro.

En supposant que 10 à 25% de ces appels passent par ETTIN, cela représenterait un CA de 10 à 25 M euro/an.

Les recettes seraient partagées entre fournisseurs de services et opérateurs de téléphone. Et le financement nécessaire du développement et du fonctionnement du service ETTIN serait porté par les opérateurs et fournisseurs de services, le nombre d'appels étant trop important pour que les autorités le prennent en charge.

### *Le démonstrateur*

Au niveau du démonstrateur, 4 numéros avaient été mis en service.

L'utilisateur pouvait choisir la langue (français, allemand, anglais, espagnol, néerlandais, information), le pays (France Espagne, Suisse, Pays-Bas, information), la rubrique (informations sur la circulation routière, sur les transports en commun, les ferries, la météo, information) et le fournisseur de service (parmi plusieurs possibilités avec information du coût correspondant pour l'utilisateur). Le transfert vers le fournisseur de service choisi se effectuait alors.

### *Evaluation*

Une enquête préalable auprès d'un panel de 2500 personnes en Espagne, Suisse, France et Pays-Bas a été réalisée avec les questions suivantes :

Par quel(s) moyen(s) vous procurez-vous des informations en temps réel utiles à vos déplacements ?

Seriez-vous intéressé(e) par un service qui vous fournirait des informations dans votre langue quand vous voyagez à l'étranger ?

L'évaluation du démonstrateur a été faite auprès de 195 personnes en Espagne, Suisse, France et Pays-Bas avec un recueil des appréciations individuelles sur le démonstrateur proposé.

Des discussions de groupe (brain storming) ont eu lieu en vue des futurs développements d'ETTIN.

### *Résultats de l'évaluation*

L'évaluation a montré un réel intérêt pour le concept ETTIN mais a soulevé également des interrogations liées à l'usage du téléphone mobile en conduisant, au nombre de langues disponibles et le besoin d'indication claire sur le coût du service.

Les opinions ont été partagées sur le démonstrateur : l'opérateur est préféré à un système automatique, les avis sur les langues disponibles diffèrent selon ce qui est disponible et enfin le menu a été apprécié comme étant clair.

L'importance de la qualité des informations fournies est soulignée même si ce n'est pas dans le champ des attributions d'ETTIN et (encore) le souhait de pouvoir éventuellement dialoguer avec un opérateur.

### *L'avenir d'ETTIN*

Voici les préoccupations à venir concernant le projet :

- L'obtention d'un numéro unique européen (ARCEP-CEPT) indispensable mais pas gagné car il y a beaucoup de réticences au niveau de la Commission.

- Le développement d'un modèle économique stable (coût du service pour l'utilisateur ?) et des solutions techniques correspondantes
- L'extension à de nouveaux pays européens
- La participation de nouveaux fournisseurs de services
- L'amélioration des services existants (information multimodale, multilinguisme)
- La participation des opérateurs de téléphonie mobile

### *Questions/Réponses*

*Existe-t-il des initiatives au plan national pour structurer l'information autour de la mobilité ?*

**Jean-François Janin** précise que le portail PASSIM, mis en place par la PREDIM, permet d'identifier l'ensemble des systèmes d'information au plan national. La création d'une structure : l'AFIMB créera un mécanisme de réseau vers ces systèmes facilitant le développement des structures de ce genre qui offriront un service à l'utilisateur.

La couche européenne apporte une perspective intéressante avec la Directive ITS.

Dans le même ordre d'idée, la mise en place de numéros d'urgence au plan européen illustre un certain nombre de difficultés notamment d'ordre politique.

*A propos du démonstrateur, avait-on accès à un système d'information en temps réel ?*

Le démonstrateur ETTIN donnait l'accès au type d'information existant ; s'il existait un système d'information en temps réel, alors celui-ci était accessible. ETTIN fournit des liens vers l'information existante.

## ***Amaury Cornelis, coordinateur, TISA***

### ***Une introduction à TISA (Traveller Information Services Association)***

[www.tisa.org](http://www.tisa.org)

**Amaury Cornélis** est coordinateur de TISA depuis octobre 2009.

#### *Le contexte*

L'information trafic est un élément clef de toute politique ITS. Car la connaissance de l'état du trafic contribue à un voyage efficace et en toute sécurité. L'information trafic est utile avant et durant un voyage :

- pour planifier sa route
- pour éviter les embouteillages
- pour être informé d'incidents sur sa route

L'information trafic doit être cohérente entre les diverses sources d'informations – pages internet, info TV & radio, signaux routiers, systèmes de navigation -

#### *Les normes de l'information trafic*

TISA est issue de 2 technologies de l'information trafic :

- RDS-TMC: Radio-Data System – Traffic Message Channel dont les premiers développements ont débuté en 1984 et se sont mis progressivement en place en 1997 suite à plusieurs essais fructueux dans plusieurs Etats Membres.

- TPEG: Traffic Protocol Experts Group dont les premiers développements ont débuté en 1997 et qui commence à se mettre en place. Aujourd'hui on assiste à quelques déploiements.

### *RDS-TMC*

Il s'agit d'une technologie de Radio diffusion de messages trafic codés, en temps réel, transmis silencieusement via RDS.

Les informations reçues dans le véhicule peuvent être utilisées par le système de navigation. L'information est filtrée pour la route la plus directe – le système de navigation peut afficher l'information (dans la langue de l'utilisateur) ou s'en servir pour recalculer la route.

L'interopérabilité avec tous les services dans le monde est effective.

TMC en est à un stade de déploiement mature : il est utilisé par des services publics et privés aux USA, en Australie, dans la plupart des pays européens, en Moyen-Orient et en Asie. De nouveaux projets sont en cours.

### *TPEG- Transport Protocol Expert Group*

TPEG a été supporté par l'UER (Union Européenne de Radiotélévision)<sup>2</sup> durant 8 ans, avant d'être intégré à TISA.

TPEG a été pensé pour fournir un protocole de transmission de données multimodales fournissant de l'information à tout type de voyageur.

Des applications possibles seraient :

- Information sur les transports publics sur téléphone portable ou à la maison
- Navigation dynamique embarquée dans les voitures
- Informations concernant la météo

Il s'agit d'un outil standardisé pour transmettre tout type d'informations voyageurs indépendamment du moyen de transmission. Les moyens de transmission qui peuvent être utilisés sont : la radio Digitale (DAB, HD or radio satellite), Internet, la TV numérique (e.g. DVB-x or DMB), le GPRS et le Wi-Fi.

TPEG fournit une information indépendante de la langue de l'utilisateur final, immédiatement compréhensible par le récepteur et ne nécessite pas de base de données de localisation préalable.

### *TISA - Traveller Information Services Association*

TISA est une association sans but lucratif de droit belge qui a été fondée en novembre 2007. Elle est coordonnée par ERTICO et reprend les activités du TMC Forum<sup>3</sup>, TPEG Forum et du projet allemand Mobile.Info<sup>4</sup> qui s'en est suivi. TISA étant devenue en quelque sorte le « gardien » des standards TMC et TPEG.

TISA est financée par ses membres dont les priorités sont orientées vers les besoins du marché. Elle comporte des membres du monde entier et elle est présente dans l'ensemble de la chaîne d'information.

---

<sup>2</sup> <http://www.ebu.ch/fr/>

<sup>3</sup> <http://www.tmcforum.com/>

<sup>4</sup> <http://www.mobile-info.org>

Elle s'occupe principalement du développement, du déploiement et de l'appui à la normalisation pour les deux technologies que sont TMC et TPEG .  
TISA s'intéresse également à d'autres secteurs de l'information.

### *Missions de TISA*

- TISA offre un environnement pour les besoins des fournisseurs d'information, des radiodiffuseurs, des autorités publiques et de l'industrie
- TISA crée, développe et entretient des standards d'information mondiaux et des pratiques qui contribuent à améliorer la sécurité et l'efficacité des déplacements.
- TISA coordonne les préoccupations et les contributions de ses membres dans le but de promouvoir ses services et produits basés sur des standards orientés vers l'utilisateur final et la société.

### *La Structure*

TISA comporte une Assemblée Générale. Son Conseil d'administration (Steering Board) est composé du Président, du trésorier, et de représentants de l'UER, d'ERTICO et de de chacun des comités internes. Les autorités publiques sont également représentées. .  
La gestion journalière de TISA est coordonnée par un bureau exécutif ( Executive Office ) dont Amaury Cornélis fait partie.

### *Les 3 comités*

- Le « Technical & Standardisation committee » coordonne le développement technique de nouvelles applications et fonctionnalités, leur standardisation auprès d'organismes internationaux, et leur implémentation par les membres en tant que spécification TISA..
- Le « Content & service provision committee » traite le problème du contenu de l'information et de sa transmission à l'utilisateur final.
- Le « Products committee » participe à la création et mise à jour de produits TISA dans un souci de maintien de la qualité.

### *Les activités de TISA*

- Les Use Cases sont le point de départ de nouvelles applications proposées par les membres, par exemple des informations sur le prix du carburant dans la station service la plus proche ou des applications Météo.
- Une grosse partie des activités de TISA se concentre sur le « TPEG application working group » qui s'occupe non seulement des nouvelles applications TPEG mais aussi des couches d'adaptation pour transmission via différents supports.
- Des groupes de travail se penchent sur le développement de nouvelles applications pour TMC comme, par exemple, les informations sur les Ponts à péages (dans les pays scandinaves), les messages d'urgence ou les informations sur les numéros de téléphone interactifs.
- L'activité de TISA consiste également à développer et mettre à jour des listes d'événements et de certification des tables TMC (170 en 2009)
- TISA s'occupe aussi de standardisation – Les technologies TMC et TPEG ont été standardisés : ISO/CEN 14819 – TMC ISO/CEN 18234 & 24530 – TPEG

- Les groupes de travail effectuent des mises à jour pour suivre l'évolution des nouvelles applications.
- TISA suit une logique de spécification propre ; tant qu'elle n'est pas standardisée, la spécification est débattue par les membres.

### *Etre membre de TISA*

- L'adhésion à TISA est ouverte à toute organisation publique ou privée ayant un intérêt dans l'information aux voyageurs.
  - La cotisation annuelle est de 4 200€ et le droit d'entrée de 2 100 €.
  - De nombreux membres de TISA proviennent des forums TMC & TPEG. Mais l'ambition de TISA est plus vaste: de nombreux membres continuent à se joindre à TISA. Aujourd'hui, TISA compte plus de 90 membres dont des européens, américains, asiatiques et australiens.
- Parmi ces membres : des autorités publiques, des sociétés privées, des fabricants de GPS, des constructeurs automobiles, des fournisseurs de services, etc...

Beaucoup d'activités de TISA ont des synergies avec d'autres organismes et TISA a le souhait d'accroître sa collaboration avec d'autres structures, de satisfaire le mieux possible les objectifs privés et publics. Un élargissement vers tous les types services d'information voyageurs pas seulement pour les automobilistes est une des perspectives d'avenir pour TISA.

#### *Remarques*

*Jean-François Janin* remarque que TISA dispose d'une plateforme possédant des référentiels gérés dans le temps et assure ainsi à ses membres une pérennité de services. Il ajoute que la collaboration TISA/PREDIM s'est concrétisée au congrès ITS de Stockholm. Il insiste sur le lien entre les référentiels produits dans le domaine du transport public et les référentiels produits au niveau de l'information routière.

## **M. Thierry Louis, Mission des Alpes et des Pyrénées, MEEDDM**

### **M. Gildas Baudez, Carte Blanche Conseil**

#### ***L'information touristique sur l'arc alpin***

**M. Louis** explique que la Mission des Alpes et des Pyrénées dont il est le responsable, est désormais rattachée à la DGITM alors qu'elle était initialement rattachée à la Direction des Affaires Internationales.

#### *La Convention Alpine*

La Convention Alpine<sup>5</sup> a été signée par les 8 pays alpins (La République fédérale d'Allemagne, la République d'Autriche, la République française, la République italienne, la Principauté de Liechtenstein, la Principauté de Monaco, la Confédération suisse, la République de Slovénie) et par l'Union Européenne

<sup>5</sup> [http://www.alpconv.org/index\\_en](http://www.alpconv.org/index_en)

Son objectif est de mettre en place une politique commune en matière de développement et de sauvegarde. Cette convention a été signée en 1991 sous l'égide des ministères de l'environnement des différents pays ; le groupe de Zurich<sup>6</sup>, lui, travaille sous l'égide des ministères des transports respectifs.

L'objectif de la Convention est très vaste (population et culture, agriculture de montagne...) et parmi les thèmes d'intérêt, on trouve le thème du transport. Le groupe transport est présidé par la France.

Un certain nombre de travaux ont été engagés notamment sur les moyens de favoriser les transports durables et les Transports Collectifs. A ce titre, dans la précédente période (2007-2009), le sous groupe dirigé par Gérard Ruiz a travaillé sur l'intérêt d'une meilleure articulation entre les domaines du transport et du tourisme en matière d'information. Les Alpes représentent un enjeu touristique considérable avec 95 millions de touristes en long séjour ; pour autant l'usage de la voiture est prépondérant mais varie selon les pays ; dans le cas de la Suisse, la mise en place de dispositifs opérationnels permet le report modal de la voiture vers les transports publics. .

**M Gildas Baudez** est le PDG de Carte Blanche Conseil, Société qui a été retenue pour travailler avec le sous groupe de Gérard Ruiz pour la partie française et suisse sur le « Développement coordonné de l'information transport et tourisme dans l'arc alpin ».

L'arc alpin est un ensemble de régions de pays européens réunis au sein de la Convention alpine. Ce sont des régions montagneuses qui considèrent qu'elles présentent des problèmes communs à régler. Le territoire couvert est assez vaste : de Monaco à la Slovénie

### *Objectifs de la démarche*

- Faire que les déplacements dans les Alpes nuisent moins à l'environnement sans pénaliser l'économie locale liée au tourisme. Cette économie de montagne est fragile.
- Identifier pourquoi l'information sur les TTC (Transports Terrestres Collectifs) n'est pas coordonnée avec l'information touristique mise à la disposition du public.
- Proposer un projet susceptible de résoudre cette anomalie.
- Construire ce projet sur des bases concrètes et réalistes de sorte qu'il soit transposable dans les autres pays.

### *Analyse de l'offre de l'information*

Internet a modifié les conditions d'un traitement conjoint des informations touristiques et transports : les transporteurs se sont dotés de moyens propres d'information des usagers et ont cessé d'accorder des commissions aux agences qui se sont largement détournées des marchés du rail et des cars.

Les agences de voyage et les « tour operators » ont cessé d'être les intermédiaires naturels entre l'offre et la demande de transport sauf pour l'aérien, et la location auto. Cette situation est étroitement liée à l'appauvrissement de l'offre de transport ferroviaire dans les régions à faible densité. .

---

<sup>6</sup> [http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id\\_article=646](http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=646)

Les offices du tourisme se sont organisés pour créer une ressource commune et disponible qui ne traite pas des transports. Ainsi, le SITRA (Rhône-Alpes)<sup>7</sup> centralise toute l'information dont il dispose et la redistribue de manière mutualisée alors que, dans le domaine des transports l'information reste très largement cloisonnée.

Dans les faits, les sites web touristiques, en France ou dans d'autres pays, ne proposent pas en général d'information transport concernant le train ou les cars. Ils se focalisent sur les réservations d'avion ou de voiture.

L'information touristique s'est polarisée sur un certain nombre de métiers : l'hébergement, la localisation des activités et la restauration. L'information reste partielle sur les liaisons directes et le dernier kilomètre. Pour aller dans une station française, vous obtiendrez des informations discontinues sur le parcours en train de la gare à la station et pratiquement aucune information pour les déplacements sur place.

Tous les éléments convergent sur les difficultés rencontrées par les demandeurs d'information concrète malgré les performances d'internet. Elles sont de trois natures :

- l'incertitude sur la disponibilité réelle de TTC locaux
- la dispersion et la moindre fiabilité des offres TTC du dernier kilomètre
- la prétention de sites comme Voyages-sncf.com à couvrir l'ensemble des besoins de touristes venant de loin alors que la demande se particularise

Après ces constats, il faut savoir quel est le public ciblé : 90% des touristes qui vont dans les Alpes prennent leur voiture.

Sur quel type de clients peut-on espérer faire un report modal ?

- Sont écartés les captifs de l'automobile qui sont extrêmement difficiles à convaincre en raison de leur souci de liberté. Ils s'adressent aux sites touristiques pour hébergement et activités
- Les captifs TTC, eux, s'adressent directement aux sites transporteurs
- Il faut donc cibler les opportunistes qui peuvent basculer d'un mode à l'autre mais souvent au cas par cas.

### *Profusion d'offres aux touristes*

- Les services touristiques (sites web, centre d'appel) s'adressent à des clientèles de plus en plus ciblées : les randonneurs, les skieurs, les amoureux de la nature, etc.
- Les sites locaux (collectivités, Opérateurs de Transport, etc.) conservent leur légitimité mais ne sont que des sources d'information parmi d'autres.
- Les sites de « tour operator » conservent leurs adeptes pour les « packages ».
- Des sites de transports, à l'échelle moyenne, sont des références mais subissent de plus en plus la concurrence et les jugements des sites thématiques qui fonctionnent comme des guides pour les touristes non captifs d'un mode.
- L'apparition de sites totalement génériques mais qui prétendent couvrir le secteur transport et tourisme comme Google. Ils ont une audience considérable.
- Des initiatives locales existent également mais le problème est l'articulation de ces sites avec les sites touristiques ([www.itinistere.com](http://www.itinistere.com) , [www.multitud.org](http://www.multitud.org) , [www.altibus.com](http://www.altibus.com) )
- Des initiatives originales telles que le site [www.snowcarbon.co.uk](http://www.snowcarbon.co.uk) peuvent être mentionnés pour leur effort de lien entre le monde du transport et du monde du tourisme ; le problème est

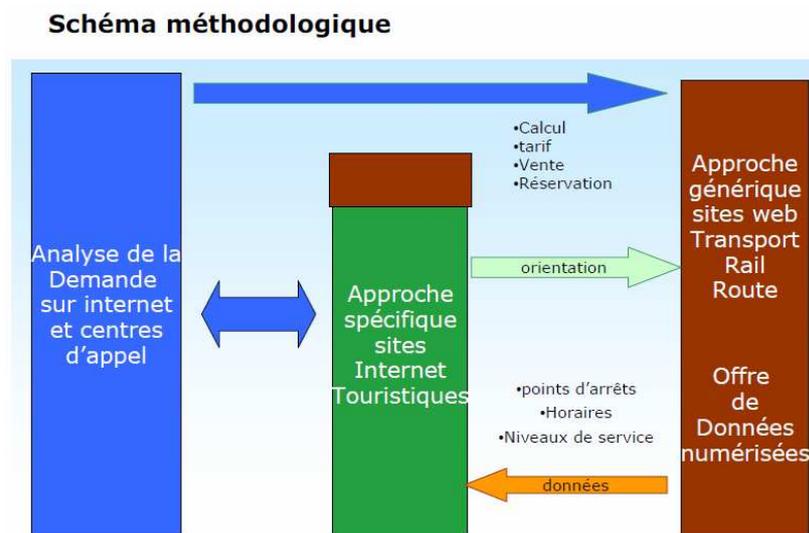
---

<sup>7</sup> <http://www.sitra-rhonealpes.com/index.php>

d'identifier les liens vers les sites de vente et de réservation du transport public. Cette initiative vient de la presse sportive anglaise.

### *Méthodologie*

- Partir d'une analyse de la demande telle que traduite par les sites internet et centres d'appel (office de tourisme) pour les touristes. Les uns et les autres avouent qu'ils possèdent une information très incomplète sur la manière de se rendre sur les sites touristiques.
- Maintenir une liaison directe entre les touristes et l'approche générique des sites de transport qui commence à répondre aux demandes.
- Orienter à terme les touristes vers l'approche des sites transporteurs multimodaux avec en retour une information de première main qu'enverraient les opérateurs de transports vers les producteurs de sites de tourisme et « call center »



### *Quelles données intégrer ?*

#### **- Les données transport public**

- Les arrêts (liens géographiques précis avec hébergement et activités)
- Les horaires (liens avec les dates et heures de séjour)
- Les niveaux de service (conditions pratiques : accessibilité et confort des personnes et bagages)
- Le calcul d'itinéraire décrit sous forme origine / destination et le forfait local ou billet combiné et ses services sont des données qui restent difficiles à gérer, difficulté qui ne peut pas être levée en l'état actuel des choses.
- Le calcul du coût exact du trajet envisagé
- La réservation de places
- La vente de billets unitaires

Les informations resteront l'apanage des transporteurs

- **Leur collecte ou saisie**

- 1) Demande aux opérateurs qui en produisent : l'appui des AOT sera nécessaire pour avoir une certaine exhaustivité dans les données
- 2) Aider les autres à en produire (appui AOT ?)
- 3) Saisir ce qui manque dans des BDD touristiques ; le problème se pose de savoir qui va contrôler l'exactitude des données saisies.

*Vers une définition du projet*

Le projet doit assurer les échanges de données -par des nœuds d'échanges ou des systèmes d'échanges- dont le contenu permet d'alimenter tous les services touristiques en données de transport terrestre collectif en tenant compte du besoin client.

Il doit combler les manques que représentent les services opérés par de petits transporteurs qui n'ont pas numérisé leurs réseaux, leurs lignes, leurs services; à la manière des trains touristiques

Il doit garantir la qualité des données de points d'arrêts, d'horaires et de niveaux de service dont disposent les opérateurs de TTC. Les coûts souhaités aussi ne sont pas gérables.

Il doit référencer les opérateurs de transport avec un portail d'accès aux services de ces transporteurs. Pour cela, il doit établir le lien entre le service (passant au point d'arrêt) et le besoin potentiel : c'est le maillon origine/destination dans le trajet

Il doit favoriser la mise en place de conventions avec des diffuseurs intégrant le maillon TTC dans la commercialisation de leurs produits touristiques afin d'assurer un système durable.

***Questions/Réponses***

*Comment travailler sur l'interface entre information transport et information sur les services urbains (cars pour les scolaires, ..) qui ne sont pas répertoriés actuellement afin de faire des économies d'échelle intéressantes ?*

*Comment est géré le système en dynamique ?*

**Gildas Baudez** répond que l'aspect urbain est assez peu traité par la Commission Européenne ; par contre, on est, au plan européen, dans un processus d'intégration des dynamiques urbaines.

Le domaine urbain n'est pas oublié dans l'étude ; les Allemands se sont notamment beaucoup intéressés aux échanges de données urbaines ; les sites d'information multimodale sont plus orientés vers des demandes quotidiennes adaptées à l'urbain ;il faut faire les liens avec le tourisme.

Le projet TransBâle<sup>8</sup> (franco-germano- suisse) a fonctionné pendant un an et demi et s'est arrêté faute de trouver des financements.

La dynamique des liens entre les acteurs des systèmes n'a pas encore été abordée car il y a besoin de « réchauffer » les volontés locales et des acteurs périodiquement..

<sup>8</sup> [http://www.cbconseil.com/spip.php?page=rubrique&id\\_rubrique=24&id\\_color=2](http://www.cbconseil.com/spip.php?page=rubrique&id_rubrique=24&id_color=2)

**Peter Rapp**, Carte Blanche Conseil, explique que la Suisse considère qu'elle a accompli ses devoirs en offrant une information qui intègre le dernier kilomètre sur un trajet longue distance et en offrant un billet unique sur le même tronçon. Il a conscience qu'il existe un problème de discontinuité à la frontière pour les étrangers. La séparation entre l'information touristique et l'information transport est constatée mais pour la Suisse, il s'agit surtout de mieux faire connaître l'offre d'information billettique suisse aux voyageurs étrangers.

## **M. Alain Chaumet, Institut Géographique National (IGN)**

### ***Information géographique, environnement et transports***

#### *Rappels*

La Directive INSPIRE (INfrastructure for SPatial InfoRmation in Europe) a été publiée en 2007 et à ce jour on est dans la phase d'application de cette Directive. Le texte est composé de 26 articles et 3 annexes qui contiennent des références techniques. Les ressources techniques sont à l'adresse : <http://inspire.jrc.ec.europa.eu/>

#### *Calendrier*

Voici quelques éléments de calendrier :

- En mai 2007, entrée en vigueur de la Directive
- Aujourd'hui, adoption des règles d'implémentation des services et publication des spécifications des thèmes de l'annexe I
- Mai 2010 : création des métadonnées des thèmes des annexes I et II. A ce titre, des groupes de travail sont en cours de mise en place.
- dans les années suivantes, obligation de publication de métadonnées et de production de données selon des spécifications qui vont devoir être mises en œuvre par chacun des Etats membres.

#### *INSPIRE, une infrastructure d'information géographique*

INSPIRE concerne des aspects techniques :

- les métadonnées,
- les séries de données géographiques dont les données des infrastructures de transport,
- les services de données géographiques et des technologies en réseau (web),
- des accords sur le partage, l'accès et l'utilisation (qui est propriétaire des données, comment les diffuse-t-on, selon quelles modalités) – il s'agit à ce jour du point de blocage le plus important,
- des mécanismes de coordination et de suivi (opérations complexes compte tenu du nombre d'Etats membres)

#### *Thèmes des 3 annexes*

**L'annexe 1** vient d'être publiée. Elle contient les éléments suivants : des systèmes de référence géographiques, des noms géographiques, des unités administratives, des adresses, des parcelles cadastrales, des réseaux de transport, l'hydrographie et des sites protégés.

Des groupes de travail ont fonctionné sur ces thèmes durant les 2 années qui se sont écoulées.

**L'annexe 2** spécifie les données d'altitude, de couverture d'occupation du sol, d'orthoimage et de géologie. Ces thèmes sont déjà bien traités en terme d'interopérabilité au niveau européen. Pour autant le travail de spécifications reste à faire.

**L'annexe 3** traite plutôt des données environnementales. Ce travail n'a pas encore été abordé. Les groupes de travail sont en cours de constitution. Le thème des bâtiments aborde les grosses stations intermodales.

Toutes ces spécifications s'appuient sur les normes ISO 19107

### *Détail de l'annexe 1 sur les réseaux de transport*

Les équipes de développement travaillent sur les spécifications de données produites et les spécifications de service. Des formations seront mises en place dans la langue de chaque pays. Les documents techniques restent majoritairement en anglais.

La Directive traite les réseaux de transport routier, ferroviaire, aérien, maritime ainsi que les infrastructures associées. Il a été ajouté un thème de transport par câble.

Sont inclus : les correspondances et nœuds multimodaux, notamment au niveau local, entre les différents réseaux, ainsi que le réseau transeuropéen de transport. La directive satisfait aux spécifications des systèmes de transport intelligents et traite l'information dynamique. Le réseau de transport supportera aussi la géolocalisation des flux de transport qui permettent la mise en œuvre de services de navigation. C'est donc bien l'information temps réel qui est visée (voir précédemment la présentation de TISA).

### *Applications à satisfaire*

Elles sont nombreuses du point de vue des études, des aménagements d'infrastructures et leur mise en exploitation. Elles associent la problématique des transports et traitent les niveaux d'échelle. Mais le traitement à partir de données locales, au plan européen donc à petite échelle, reste difficile : le passage d'une échelle à l'autre nécessite encore du développement.

### *Panorama du modèle*

INSPIRE est un modèle générique de données commun au niveau européen comportant un schéma commun pour les réseaux de transport et la déclinaison des modes routier, ferroviaire, fluvial et maritime, aérien et par câble.

Le schéma de base du modèle de réseau est composé de nœuds et de liens et le passage des niveaux d'échelle à l'autre.

Le modèle commun à l'ensemble des réseaux intègre les aspects temporels (disponibilité de l'infrastructure et disponibilité du service, durée d'utilisation).

Le réseau routier prend en compte le réseau de voies cyclables et le réseau de voies pédestres.  
Le réseau ferroviaire traite les interconnexions entre les réseaux.  
Les différents modes ont été envisagés sur les aérodromes.

### *Mise en œuvre*

L'interfaçage d'INSPIRE avec les normes Transmodel et IFOPT est envisagé dans le cadre du projet CAMERA qui s'inscrit dans la lignée du projet POTIMART. Des applications simples seront testées prochainement.

### *Conclusions*

- INSPIRE permet le décloisonnement des systèmes aux frontières nationales, entre métiers et secteurs.
- INSPIRE conduit à l'interopérabilité des systèmes d'information, à des économies pour les opérateurs et à de nouveaux services pour tous. Le modèle de données commun simplifiera la mise en œuvre des applications
- INSPIRE est encore en début de mise en œuvre, il est temps de s'y intéresser

### *Remarques*

*Jean-François Janin* précise que la Directive est partie des infrastructures auxquelles la couche transport a été ajoutée. La directive ITS cite la Directive INSPIRE. Des modèles ont été élaborés dans le domaine des transports et d'autres dans le domaine géographique. La cohérence entre ces 2 domaines reste à tester et des perfectionnements et ajustements sont attendus.

*La PREDIM* a travaillé sur des logiciels libres conformes aux modèles transport (Transmodel, TRIDENT..) et intègre progressivement les spécifications géographiques telles que décrites précédemment.

*Une convention* a été signée entre l'IGN et la DGITM. Le Géoportail devrait à l'avenir devenir le support des applications développées dans le cadre de la PREDIM (cf CHOUETTE). Les données géolocalisées seront également placées sur le Géoportail grâce à des outils qui restent à développer.

## **Présentation d'IFM**

### *Présentation générale de la billettique et de l'interopérabilité*

La billettique concerne à la fois le format, le support, l'application qui permet de le délivrer des titres de transport et le système commercial de vente du transport public. On retrouve ainsi :

- les produits qui sont vendus (produit peut signifier tarif qui est fonction du nombre de kilomètres parcourus, du profil (sénior, étudiant ... ) ;
- la façon dont on paye - la méthode la plus répandue est le prépaiement : je paie et je peux monter dans le bus. Cependant, aujourd'hui, le post-paiement tend à se développer
- les canaux de vente : le canal guichet devient de moins en moins attractif et de plus en plus coûteux et il est progressivement remplacé par les canaux de vente automatiques et la vente par internet

L'interopérabilité consiste à trouver un accord sur ces éléments

### *Présentation du projet IFM (Interoperable Fare Management)*

Le projet IFM est composé des partenaires suivants : VDV (Allemagne), ITSO aidé de l'Université de Newcastle (Royaume-Uni), l'UITP et les quatre partenaires français (la SNCF représentée par Gilles de Chanterac, la RATP, URBA 2000 et l'université de Paris X). IFM vise à identifier les conditions d'interopérabilité billettique en Europe. C'est un projet court (2 ans) qui se termine à l'été 2010. Il s'agit de poser les conditions, d'analyser l'écosystème, d'analyser l'état des lieux techniques et de trouver la manière de progresser. Les suites du projet consistent à mettre au point des spécifications et une analyse fonctionnelle plus détaillée.

### *Tendances de chacun des pays*

En France, les applications billettiques régionales utilisent le même type de support et le même type de carte.

Au Royaume-Uni, ITSO, qui est une organisation sans but lucratif réunissant des autorités locales, des industriels et des experts a vocation à définir une architecture commune standardisée acceptant tout support décidé par n'importe quelle autorité organisatrice.

Le VDV, association des compagnies de transport allemandes, a produit une spécification commune. Elle inclut l'acceptation croisée des réserves d'argent de chacun : chaque « Land » gère sa réserve d'argent et a obligation d'accepter les réserves d'argent des autres « Länder ». La compensation financière s'effectue deux à deux.

### *Modèle multiapplicatif*

Dans l'étape 1, le choix du multi-applicatif a été retenu : il est trop tard pour que les grands systèmes européens utilisent la même carte, les mêmes produits, les mêmes applications. Le multi-applicatif permet au client de télécharger les applications billettiques dont il a besoin. Exemple : vous êtes parisien, vous avez une carte Navigo, si vous allez à Berlin, vous téléchargerez l'application berlinoise sur le même support. Idem si vous allez à Londres, vous téléchargerez l'application Oyster.

Les supports possibles sont le téléphone mobile, la clé USB

L'étape 2 consiste à définir une application européenne utilisable dans les déplacements. Il ne sera pas possible de placer tous les produits sur le même support mais cette démarche n'est pas nécessaire.

### *Modèle commercial*

Comment aller plus loin dans l'intégration ? Deux axes de réflexions se dégagent :

● L'intégration des produits (billet ou réserve d'argent, droits d'accès) peut être décomposée en 3 étapes :

- décentralisée (les produits restent locaux)
- coordonnée (des réserves d'argent ou des comptes clients sont compensés). C'est le principe basé sur le « rooming » déjà proposé par les opérateurs de télécommunications qui permet aux usagers de téléphones mobiles de pouvoir appeler et être appelés dans un pays étranger. Pour cela, les opérateurs de différents pays passent des accords. Mais le modèle économique d'une intégration coordonnée n'est pas garanti. Est-ce que la chambre de compensation peut fonctionner pour des petits montants ?
- européenne : un/des portails européen(s) est/sont distributeur(s) de tous les produits locaux. Exemple de l'achat d'un carnet de tickets de bus utilisables dans plusieurs pays. Comme pour le point précédent le modèle économique n'est pas garanti.

● L'intégration de la distribution est focalisée sur le client. Elle est décomposée en 3 étapes :

- décentralisée : les produits ne sont achetés qu'auprès des distributeurs locaux
- coordonnée : le client est orienté vers les distributeurs locaux. Le client est routé vers les portails européens pour télécharger l'application dans un premier temps et acheter le billet dans un deuxième temps. L'accès client est ainsi facilité.
- européenne : un/des portails européens sont distributeurs de tous les produits locaux. Ils s'assurent ensuite de traiter les flux financiers.

### *Standardisation à compléter*

L'existant est en mono-applicatif. Chacun a son application. La seule façon de se coordonner est de réaliser des accords bilatéraux. On passe alors vers le multi-applicatif et on crée des portails européens. On peut ensuite passer vers l'application commune bâtie sur un référentiel commun.

Il faut commencer à standardiser les processus applicatifs, les besoins, les processus entre serveurs.

L'application commune nécessite de définir ses besoins, son interface, ses statuts et ses structures.

### *Aspects contractuels à définir*

A coté des aspects techniques et des standards, l'aspect contractuel doit aussi être analysé. Comment homologuer un support multiapplicatif ? Quel va être le « business model » des portails ? Qui va en être le propriétaire ? Quel va être le statut juridique de l'application européenne ? Qui en sera propriétaire ?

Le management des accords ne repose pas seulement sur des contrats juridiques mais sur la volonté de faire ensemble.

### *Conclusion du projet IFM*

Le projet se termine fin juin. Le prochain forum IFM se réunit début mai. 30 à 40 personnes ont assisté au dernier forum soit une quinzaine de pays. Peu de représentants français ont assisté au forum en dehors des partenaires. La présence d'autorités organisatrices est souhaitable.

## **TAP – TSI (Technical Specifications for Interoperability for Telematic Applications for Passenger)**

### *Définition – format de billet*

Les spécifications TAP-TSI sont gérées par l'ERA. (Agence européenne ferroviaire). Il s'agit de spécifications d'interopérabilité correspondant à trois formats de billets ferroviaires :

- Billet papier traditionnel (RTB2)
- Billet A4 avec code barre 2D (ex: imprimé à domicile)
- Billet électronique mieux connu dans le domaine aérien (en fait, pas de billet, la valeur est dans le back-office)

### *Les méthodes de délivrance des billets au client*

Il existe 2 systèmes : un système direct et un système indirect :

- le système direct : le distributeur remet directement le billet au client. Il doit savoir imprimer et gérer la sécurité. Au niveau européen cette méthode paraît compliquée.
- Le système indirect : le distributeur, après avoir vendu, livre le billet à un transporteur.

### *Standard d'échange sécurisé*

La spécification technique comprend un standard d'échange pour gérer le dialogue entre les distributeurs et les transporteurs. Ce standard permet :

- de s'assurer de la disponibilité des billets
- de gérer les systèmes de réservation
- la délivrance directe ou indirecte
- de gérer les messages financiers produits après la transaction et d'assurer la compensation

L'utilisation des formats standards serait obligatoire :

- sauf pour un transporteur qui délivre un billet pour lui-même.
- pour les billets non-internationaux impliquant plusieurs transporteurs (par exemple, si avec l'ouverture à la concurrence, il existe plusieurs transporteurs en France, tous les échanges de billets entre eux devront respecter la directive TAP-TSI

Le transporteur a le choix de la méthode de délivrance.

L'utilisation du standard d'échange serait obligatoire pour toutes ventes impliquant des opérateurs ferroviaires différents, du même état-membre ou non, longue distance ou courte distance.

### *Forces et limites*

#### TAP TSI

L'objectif est d'organiser les conditions de distribution par guichet unique. Mais le fonctionnement est basé majoritairement sur des systèmes back office. Le fonctionnement du support en « off-line » est absent du cadre conceptuel. Il intègre mal le dernier kilomètre urbain.

#### IFM

La méthode apporte une solution client « partout » pour les déplacements occasionnels (voyage sans couture) ; elle rend possible une implémentation par phases et elle est compatible avec les applications de téléphones mobiles.

L'étape 1 ne demande pas d'efforts supplémentaires avec l'introduction de nouveaux supports, elle respecte les indépendances commerciales, le modèle technique (Global Platform, JAVA, NFC) est disponible et l'absence de base de données clients centrale est respectée.

### **Suggestions dans le cadre de LINK**

#### Suggestion 1

Il a été demandé que le format carte à puce soit ajouté aux trois formats initialement prévus par la directive. La suggestion a été retenue par l'ERA comme une « réserve ».

Les opérateurs longue distance ne considèrent pas le « smart ticket » comme la meilleure réponse à leur marché à cause de la difficulté de lecture par le client lui-même et de la difficulté de contrôle par le personnel.

#### Suggestion 2

A défaut de pouvoir vendre le dernier kilomètre avec le segment longue distance (opération trop compliquée), il est question de fournir les informations utiles au client pour qu'il trouve à son arrivée le tarif et le point de vente idoines.

L'échelonnement des suggestions devra être rendu obligatoire dans un délai de 2 ans. Il faut donner aux grands réseaux le temps de les mettre en application. Un délai de 4 ans pour définir l'information tarifaire est assez réaliste. Les grands réseaux respecteront ce standard dans 6 ans et les distributeurs relayeront cette information dans 8 ans. L'extension à tous les réseaux urbains ou ruraux n'est pas prévue avant 15 ans.

## Commentaires et points importants à retenir

### Le format du billet

Avec l'adoption de supports multi-applicatifs, IFM propose une solution flexible dans l'espace et le temps.

La réconciliation des billets « longue distance » et « dernier kilomètre » passera sans doute par le téléphone mobile qui peut traiter des formats différents pour chaque segment et apporte au client la lisibilité dont il a besoin comme support multi-applicatif.

### L'information tarifaire

La flexibilité commerciale rend difficile la mise à jour permanente d'informations sur des sites dispersés.

Le routage de la demande d'information client semble la solution pertinente.

### La distribution du dernier kilomètre

Les coûts de compensation pour les faibles montants correspondants et les différences des systèmes de contrôle d'accès rendent difficile la généralisation de la vente combinée en guichet unique des segments longue distance et dernier Kilomètre.

## **Table ronde 2 :**

### **Illustrations : Services nationaux ou régionaux**

#### **Marcus Thut, CH Direct**

#### **Le Service direct en Suisse**

**Markus Thut** présente CH Direct, pour lequel il travaille dans le cadre de l'Union des Transports Publics, qui est l'organe de gestion du Service direct.

*« Il s'agit en l'occurrence d'une communauté tarifaire couvrant toute la Suisse, à laquelle participe la majorité des entreprises des transports publics. Les produits les plus connus sont l'abonnement général et demi-tarif. Ch-direct est un domaine d'activité de l'UTP. »(site web : [http://www.voev.ch/chdirect\\_f.html](http://www.voev.ch/chdirect_f.html) )*

**Marcus Thut** explique que la Suisse est championne d'Europe des voyages en train avec une moyenne annuelle de 2103 km par personne parcourus en train.

Trois raisons peuvent expliquer ce chiffre élevé :

- L'obligation, pour les transporteurs, d'un contrat de vente commun et de publication des horaires.
- l'étroite collaboration entre les entreprises de transport. Ce sont 250 entreprises qui participent à cette mise en commun. Notamment au niveau tarifaire avec 2 640 000 abonnements demi tarif - sur 7 millions d'habitants. Ces entreprises suivent des règles communes pour la distribution et la commercialisation des titres de transport.
- une coordination et un « coaching » efficaces par CH Direct.

Pour les voyageurs, cela se traduit par 1 seul billet pour tous les transports avec des horaires cadencés et coordonnés et des correspondances assurées pour les chemins de fer, les bus (non urbains) et le bateau.

Le client peut acheter son billet n'importe où pour le même prix et bénéficier du même service après-vente. Les prix sont dégressifs pour les parcours longs (quand il y a plusieurs tronçons).

**Marcus Thut** montre la page du site internet de CH Direct donnant accès aux horaires ainsi qu'aux prix. Il y est possible également d'imprimer son titre de transport

CH-Direct est un centre de prestations de services indépendant, fondé et financé par l'ensemble des entreprises suisses de transport afin de remplir les tâches suivantes :

- gérer les tarifs et des dispositions communes qui figurent dans une convention signée par l'ensemble des opérateurs qui sont parties prenantes,
- coordonner des projets communs
- répartir les recettes des titres de transport forfaitaires (mission la plus importante de CH Direct)
- informer des nouveautés
- développer de nouvelles stratégies pour les transports suisses

Le marketing est effectué par les entreprises elles mêmes ou par leurs sous-traitants..

Ce service existe depuis 1893 ! Mais en comparaison avec la France, la Suisse ne représente que la taille de l'Ile de France. La plus longue distance ne représente que 2h en train !

### *Questions/Réponses*

*Existe-t-il un système national suisse d'information multimodale ?*

**Marcus Thut** répond qu'il existe un service national au niveau information routière (état des routes, les cols et les tunnels...). Il n'y a pas de coordination nationale au niveau de l'information à l'exception des CFF<sup>9</sup> qui couvrent presque tout le pays.

<sup>9</sup> <http://mct.sbb.ch/mct/fr/konzern.htm>

## Roger Slevin, Transport Direct, Grande-Bretagne

### Transport Direct et Traveline

**Roger Slevin** présente les deux services Traveline et Transport Direct qui couvrent la Grande-Bretagne et font donc intervenir 3 entités politiques : Angleterre, Ecosse et Pays de Galles.

Ce sont 2 services séparés :

- Traveline<sup>10</sup> est un service d'information multimodale sur le transport public, organisé sur une base régionale dans toute la Grande Bretagne et géré par des consortiums d'opérateurs de bus et d'autorités organisatrices de transport gérant des réseaux de bus. Ce service existe depuis presque 10 ans.
- Transport Direct<sup>11</sup>, plus récent, existe depuis 5 ans. Il s'agit d'un service d'information multimodale sur le transport public et privé organisé sur une base nationale dans toute la Grande Bretagne. Il est géré par le Ministère des transports et ses prestataires, le prestataire principal étant Atos.

Les 2 services sont étroitement liés : Transport Direct ne détient pas de données sur le transport public local. Ce sont les régions gérées par Traveline qui fournissent l'information nécessaire à Transport Direct. Transport Direct produit l'itinéraire final ; Une ou plusieurs régions peuvent fournir des données, intercalées éventuellement par des données nationales, pour donner au final une information de trajet sans couture.

#### *Traveline*

Traveline est un service organisé en 11 régions qui s'appuie sur la collaboration des opérateurs et des AOT.

Traveline réunit toutes les données de transport public pour lesquelles les sources ont été identifiées.

Des formats de données normalisés au plan national ont été développés, la plupart sont conformes aux normes européennes et notamment à Transmodel.

Les données sont fournies par les autorités locales (AOT). Celles-ci ont été autorisées à emprunter de l'argent pour créer un service et ont bénéficié d'une aide financière pour la création de la base de données NAPTAN (National Public Transport Access Point database), connexe à la base de données IFOPT sur les points d'arrêt (Identification of Fixed Objects in Public Transport) au plan européen.

Initialement, il y a 10 ans, Traveline était un service téléphonique. Désormais, le service internet est dominant –et représente une part 4 à 5 fois plus importante que le téléphone. Les supports mobiles prennent également une place de plus en plus importante.

L'accent est mis désormais sur la gestion des données et la délivrance d'un service de base en facilitant l'accès et l'usage des données à d'autres gestionnaires de services.

Des questions de propriétés intellectuelles sont constamment posées – en particulier pour les cartes.

---

<sup>10</sup> <http://www.traveline.org.uk/index.htm>

<sup>11</sup> <http://www.transportdirect.info/Web2/Home.aspx>

Certaines parties prenantes sont traditionnellement réticentes depuis le début à mettre leurs données à disposition ... Mais cet état d'esprit s'estompe, cette démarche étant nécessaire pour fournir un service de qualité.

### *Transport Direct*

Transport Direct a été institué par le plan décennal du Ministère des transports (Department for Transport) en 2000 et le projet a débuté en avril 2002. Le contrat est un contrat de conception, construction et exploitation du portail (Atos + partenaires).

C'est le Ministère des Transports qui est responsable de l'organisation et de la gestion de la fourniture des données. Le portail est opérationnel depuis 2004.

L'idée avait été soutenue par les Autorités locales et les opérateurs de transport mais elle n'aurait pas pu voir le jour sans la décision des pouvoirs publics.

Transport Direct est un calculateur d'itinéraire distribué qui obtient les informations de transport public local auprès des 11 régions de Traveline.

Le calculateur d'itinéraire est centralisé pour le ferroviaire, l'aérien, les cars et les véhicules individuels.

Il est coordonné et intégré pour offrir un trajet multimodal porte à porte en transport public et un trajet porte à porte en véhicule individuel.

L'information est une information neutre, impartiale et exhaustive.

Les régions Traveline ont fusionné uniquement pour Transport Direct pour constituer 4 zones :

- North East & Cumbria,
- Trapeze merged regions (NorthWest, Yorkshire, West Midlands, Wales et South West),
- MDV merged regions (East Anglia, East Midlands et South East)
- Ecosse

Il existe des zones tampons (Hampshire et Derbyshire « buffer zones ») où, du fait de nombreux chevauchements au niveau des itinéraires, il a été nécessaire, pour simplifier les calculs, de mettre les données en commun.

### *Les Fournisseurs de données*

Transport Direct est construit autour d'un modèle de données distribué pour le Transport public qui utilise les données existantes des autres services en utilisant un "ciment" pour assembler les données et services.

Les fournisseurs de données sont :

- Les régions de Traveline : 2 500 opérateurs de transports publics et 143 AOT.
- Les chemins de fer nationaux, qui ont leur propre système d'information qui fournit les données à Transport Direct et Traveline (horaires, tarifs, information, accès aux systèmes de réservation et accès au système d'information temps réel)
- National Express, Scottish Citylink et d'autres opérateurs de cars longue distance ont également leur propre système
- "Ordnance Survey" qui fournit les cartes numériques et autres bases de données
- TrafficLink qui fournit une information de perturbation pour tous modes
- POINTX, base de données pour les lieux spécifiques et équipements

- OAG base de données pour les horaires aériens
  - les compagnies de ferries pour leurs horaires
  - les portiques de Péages urbains
- et beaucoup d'autres encore, le nombre étant en augmentation.

#### *La base de données du service national de cars (NCSD)*

Les gestionnaires de cars n'avaient pas la possibilité de fournir l'information provenant des autres opérateurs. Un jeu de données consolidé sur les horaires de cars longue distance a donc été créé pour donner aux voyageurs la possibilité d'effectuer une comparaison avec le train. Une information longue distance peut maintenant être fournie.

Transport Direct est un service exclusivement internet (il n'y a pas d'accès téléphonique) composé de différents serveurs (cartes, calculateur d'itinéraire); Le serveur principal comporte toutes les données de Traveline (sauf les données concernant le SouthEast qui sont abrités dans un serveur différent).

Même si Transport Direct fait de l'information tarifaire, il ne gère pas la vente des billets mais offre une plateforme de lien vers les vendeurs.

Le "ciment" Transport Direct est basé principalement sur la norme européenne Transmodel et utilise le protocole anglais JourneyWeb ([www.journeyweb.org.uk](http://www.journeyweb.org.uk)) qui permet d'interroger les logiciels de calcul d'itinéraires.

Le calculateur d'itinéraires utilise un protocole de requêtes et de réponses standardisées. Pour l'échange des informations de transport, la norme TransXChange ([www.transxchange.org.uk](http://www.transxchange.org.uk)) permet les échanges de données horaires et itinéraires.

En terme de normes utilisées, NaPTAN et NPTG obéissent aux normes IFOPT alors que TransXchange obéit à la norme européenne Datex. SIRI est la norme utilisée pour les informations temps réel.

Les bases de données utilisées sont les suivantes :

- NaPTAN (National Public Transport Access Nodes) qui est la Base de données géocodées pour tous les points d'arrêt qui comprend :
  - 330 000 arrêts de bus
  - 2 500 gares ferroviaires
  - 25 000 arrêts de cars et gares routières
  - 2 100 Metro/tramway/transport ferroviaire léger
  - 100 aéroports
  - 300 Terminaux de ferries
- Le répertoire national des noms de lieux « National Public Transport Gazetteer (NPTG) » qui comprend
  - 43 000 Localités (cities, towns, suburbs, villages)
  - 30 000 pôles d'échange importants

NaPTAN et NPTG sont conformes à la norme européenne IFOPT

**Roger Slevin** explique que l'implémentation de nouvelles normes n'est jamais simple mais qu'il est possible de surmonter les obstacles qui peuvent être dus à des incompréhensions, des représentations diverses des points d'arrêt, à des problèmes d'intégration.

Il conseille d'utiliser autant que possible des normes reconnues et de tirer parti des enseignements de ceux qui ont travaillé sur le sujet.

Il a fallu 18 mois à Transport Direct pour être jugé apte à la mise en service.

Aujourd'hui, les données et systèmes sont en constante amélioration après cinq années de fonctionnement.

### *Les services proposés par Transport Direct*

- Calcul d'itinéraires de porte à porte pour une utilisation des transports publics et de la voiture individuelle
- Information fournie à partir d'adresses, de lieux, de codes postaux, de points d'intérêt, de gares de chemin de fer ou de gares routières, d'arrêts de bus, de cartes
- Délivrance d'itinéraires et de cartes
- Temps de parcours routiers tenant compte des statistiques de congestion
- Tarifs ferroviaires et de cars grâce à un lien vers les sites de vente correspondant à ces modes
- Calcul d'itinéraire multimodal (englobant l'aérien) avec possibilité d'extension du déplacement
- Actualités et information en temps réel chaque fois que possible
- Calcul des émissions de carbone
- Itinéraires vélo à certains endroits
- Page d'information sur les temps d'attente aux arrêts et heures des prochains départs (très bientôt disponible)

Il cite l'exemple du Ministère de la santé qui a développé une application proposant, dans les courriers aux administrés, un itinéraire entre leur domicile et le service social le plus proche pour faciliter la ponctualité aux rendez vous. Cet itinéraire est fourni par Transport Direct.

Ensuite, des données statistiques sur la consultation du site sont présentées :

- Déplacements professionnels 32%, domicile-travail 16%, loisirs 37%, autres 15%
- 22% déplacements supérieurs à 100 miles, 53% de 10 à 100, 18% inférieurs à 10 miles.
- 71% déplacements nouveaux, 27% déplacements faits antérieurement
- Porte à porte 63%, Train 16%, Cartes 14%

Il y a eu 3 millions de requêtes d'utilisateurs la première année, 18 millions de requêtes d'utilisateurs en 2008 et plus de 25 millions de requêtes d'utilisateurs en 2009 !

On observe une croissance importante de l'utilisation de la TV numérique, du téléphone portable et de services tiers.

Le taux de satisfaction est extrêmement positif : 93%

Le nombre des dysfonctionnements est passé de 1 pour 1500 requêtes à 1 pour 5000 requêtes et continue de baisser.

**Roger Slevin** conclut que, pour un coût relativement faible, un système d'information voyageurs constitue une aide aux déplacements utile et efficace. Il insiste sur le fait que la qualité d'un tel service est étroitement liée la qualité des données et de leur gestion. Enfin, il

souligne que, de plus en plus, l'information voyageurs est étroitement dépendante de l'information de localisation.

Transport Direct met l'accent sur le motif et non sur le moyen de se déplacer;

Dans la mesure où il permet aux citoyens de voyager plus rationnellement, il contribue à une meilleure utilisation des services existants et à améliorer la satisfaction des voyageurs;

Cependant, la plupart des gens ne planifient pas encore leur déplacement et peuvent ne pas voyager de manière avisée.

### *Questions/réponses*

*Quels sont les obstacles majeurs à l'élargissement du service ?*

Transport Direct réfléchit actuellement à la création d'une Base de Données nationale qui élargirait le marché à d'autres parties mais il y a toujours des réticences à la mise à disposition des données - en particulier en ce qui concerne le dernier kilomètre -, mais ceci ne représente que 1% des requêtes .

*Quel a été le coût de mise en place et quel est le coût de fonctionnement annuel d'un tel système ? Qu'en est-il de la cartographie utilisée ?*

Il indique que le budget du service Transport Direct pour développer et gérer le portail les 3 premières années se montait à 30 millions de livres, 50 millions pour Transport Direct plus largement sur les dernières 3 années.

En ce qui concerne la cartographie, Transport Direct utilise les cartes de « Ordnance Survey » l'institut national de cartographie pour toutes ses cartes électroniques ; il existe une hiérarchie des cartes selon leur degré de précision.

Traveline utilise la cartographie Navtech (Traveline SouthEast) ; la question qui se posait est le coût : faut-il payer à l'unité (budget trop élevé) ou prendre un abonnement à long terme pour un éventail de cartes?

Un débat public a lieu actuellement sur la gratuité de certaines cartes. Pour l'instant, les cartes d'Ordnance Survey sont payantes.

*Quel est l'impact sur les pratiques de report modal des utilisateurs et quel est l'âge des utilisateurs ?*

Transport Direct ne possède pas beaucoup de données là-dessus. Traveline, grâce à sa centrale d'appels, possède quelques éléments ; mais les call centers sont amenés à fusionner pour alléger les coûts - 3 call centers, dans le South East, vont fusionner.

*Comment se passe la mise à jour des données et comment l'exactitude de ces dernières est-elle contrôlée ?*

Les horaires concernant les transports publics de bus qui sont les données de base sont de la responsabilité des autorités locales ; il existe un « système d'enregistrement » des données pour chaque opérateur. Mais les services peuvent changer en permanence.

Les AOT transmettent les données dans une base de données ; TransEchange intervient comme un mécanisme électronique d'enregistrement et de transfert mais concerne uniquement 20 % des services ; le reste est fait manuellement avec des fiches papiers ; les AO doivent enregistrer un changement d'horaire 15 jours au minimum avant qu'il ne soit effectif. Les données horaires sont mises à jour chaque semaine.

Le meilleur moyen de vérifier que les données sont exactes sont les retours des utilisateurs ; Il y a cependant peu de retours. Dans le cas de données papier, il peut y avoir des horaires erronés.

*Est-il possible de parvenir à un service d'information en temps réel ?*

Oui, il existe un service géré par Traveline : [Nextbuses.mobi](http://Nextbuses.mobi) qui fournit des informations temps réel (disponible sur mobile/internet/sms) sur les prochains départs dans tout le pays ; Pour l'instant cela ne concerne que le Southeast. Bientôt cela s'étendra à tout le service web.

## Bertil Hylén , VTI, Suède

### L'information transports publics, Samtrafiken

**Bertil Hylén** indique qu'il collabore avec la PREDIM sur le projet LINK en particulier avec Jean-Louis Graindorge et Jean-Frédéric Collet de la RATP, tous deux partenaires du projet.

Il montre un tableau comparatif des transports en France et en Suède concernant les transports. Ce tableau met en évidence des similitudes (part modale Transport Public , usage du train ) et des différences (nombre d'AOT, libéralisation des transports ferroviaires avec plus de 7 opérateurs en Suède).

La Suède compte 21 régions ou comtés de superficies plus ou moins importantes. Le réseau ferré est étendu ; la plupart des lignes sont à sens unique ; les voies à double sens sont en partance de Stockholm –Göteborg et Stockholm- Malmö - . Il y a des problèmes de capacité surtout au niveau des 3 zones métropolitaines de Stockholm, Göteborg et Malmö.

Les autorités de transport sont responsables des transports publics locaux et régionaux (tous modes) et couvrent le pays tout entier (idem au Danemark) en application du Règlement EU n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 devenu applicable en décembre dernier.

Le trafic ferroviaire longue distance est sur le point d'être ouvert à tous les opérateurs dans le cadre de licences comme en Allemagne

Ceci est effectif pour les services du week-end depuis le 1/07/2009 et sera effectif pour tous les services à partir du 01/10/2010.

Les transports interurbains et régionaux sont complètement déréglementés depuis 10 ans.

Le transport aérien, comme le veut l'Europe, est complètement déréglementé, ce qui donne un marché très changeant.

L'Etat met très peu d'argent dans le transport public en Suède. Les autorités de transport sont chapeautées par les autorités locales et les régions. Les opérateurs de transport public ne couvrent que 50 à 60 % de leur frais, la différence étant comblée par les autorités locales et régions.

### *Samtrafiken*

Il y a 15 à 20 ans, la question s'est posée de savoir comment faire pour offrir aux voyageurs un service comprenant tous les modes de transport avec une seule source d'information et leur permettre de voyager avec un seul billet.

« Samtrafiken » est censé répondre à cette question : il s'agit d'une démarche totalement volontaire (à la différence de la Suisse et de la Grande-Bretagne) ayant pour objectif de proposer aux voyageurs un trajet complet ou un trajet de A à C – avec un changement en B –

quel que soit le mode, l'autorité de transport ou l'opérateur et ce, avec une correspondance garantie.

Samtrafiken est une structure à but non lucratif gérée par les 21 autorités de transport et les opérateurs de train, bus et ferries... Les compagnies aériennes fournissent les données horaires.

Samtrafiken s'appuie sur le volontariat de ses acteurs et couvre presque tous les transports publics !

### *Le fonctionnement de Samtrafiken*

- Les autorités et les opérateurs fournissent leurs données horaires sous un même format.
- La base de données horaires nationale est mise à jour plusieurs fois par an.
- Resrobot.se calcule des itinéraires parmi 80 000 arrêts, utilise la cartographie et permet d'accéder aux guichets électroniques de vente ([www.sj.se](http://www.sj.se) ; [www.veolia.se](http://www.veolia.se) ; etc) pour acheter son billet (plus de 3000 possibilités). Pour un même ticket, il peut donc y avoir plusieurs prix..

N. B. Les points de vente ne sont pas de la responsabilité de Samtrafiken.

### *La base de données horaire nationale (Riksdatabasen)*

1997 Création par SJ (*Statens järnvägar*, opérateur rail national)

2002 repris par Samtrafiken –DB2 system (IBM)

2010 migration vers Windows – German IVU system (HaCon)

Les données sont saisies par les autorités de transport et les principaux opérateurs, ce qui est assez simple. La saisie par les opérateurs moins importants doit être faite manuellement. Chaque acteur supporte ses coûts.

Le service ne propose pas d'information tarifaire, c'est aux réseaux de ventes de décider.

Les trajets longue distance porte à porte ne sont que 5 millions alors que les trajets courts sont 1.2 billions.

### *Comment faire progresser l'intermodalité ?*

- Couvrir le pays entier /Autorités de transport régionales
- Impliquer toutes les autorités et opérateurs au sein d'un schéma de coopération
- Convaincre tous les acteurs que c'est du gagnant-gagnant.
- Offrir aux passagers un trajet complet et leur garantir les correspondances
- Créer une base de données horaires nationale – en utilisant un format commun
- Connecter les infos horaires et les points de ventes – difficile!
- Autoriser les réseaux de vente à pratiquer des prix différents
- Promouvoir ce nouveau plan auprès des différents acteurs– difficile !

Ne pas attendre tout de la carte à puce, le papier fonctionne tout aussi bien !

### *Développements récents*

Depuis l'année dernière, une carte annuelle a été mise sur le marché pour le train (SJ) et pour les vols domestiques de la Scandinavian Airlines (19 000 €).

En décembre 2010, sera vendue une carte annuelle pour le train (SJ) et tous les transports publics régionaux/locaux (exemple 7 500 €).

Il sera intéressant de voir comment les ventes de ces nouveaux produits se comportent.

### *Etapas de la mise en place d'un système de billettique :*

1) Porte-monnaie électronique : le voyageur peut transférer une somme d'argent sur son passe local. Cette somme peut être utilisée pour acheter un seul billet auprès de son autorité de transport ou d'une autre autorité de transport.

2) Voyage sans couture : le passe local pourra être utilisé pour voyager sur le territoire de l'autorité de transport voisine pour des billets unitaires et des produits communs comme les forfaits

3) Le passe pourra être utilisé pour réserver des trajets interrégionaux

Le passe suédois sera interopérable avec les passes danois, norvégien et finlandais

#### *Questions/réponses*

*Le système suédois utilise-t-il des normes ? Quid de l'information temps réel ?*

Pour l'information temps réel, il n'y a pour le moment aucun plan national. Ce sont les comtés qui gèrent l'information temps réel.

Concernant la vente des billets, les prix peuvent être différents selon les points de vente (par exemple, Veolia applique une majoration de 5 euros). Il n'existe pas de réglementation. Ceci explique pourquoi il n'y a pas d'information tarifaire.

Il y a une redistribution des recettes entre les autorités de transport correspondantes mais ceci s'est avéré compliqué : par exemple en ce qui concerne le passe annuel, qui est un support papier.

Pour Samtrafiken, le coût est de 4 millions d'euros par an de même que pour les opérateurs.

### **Claire Heidsiek, Région Alsace**

### **Jean-Claude Bildstein, Cityway**

### **Vialsace, le portail d'information voyageurs de la Région Alsace**

**Claire Heidsiek** explique que Vialsace, système d'information multimodal alsacien vient d'être lancé le 1<sup>er</sup> février 2010.

Les objectifs généraux de Vialsace sont

- d'offrir une information globale sur l'offre de transport public en Alsace et sur les réseaux connexes (grandes lignes, transfrontalier)

- de donner une réponse exhaustive aux besoins de déplacements du citoyen, et par le même biais, promouvoir et favoriser l'usage des transports publics.

Le SIM alsacien offre :

- un calculateur d'itinéraires d'adresse à adresse,
- un éco-comparateur CO2,
- une diffusion de l'information au plus près des utilisateurs : Internet, téléphone portable,
- le respect des normes d'accessibilité du site Internet (RGAA)

Il existe 10 AOT en Alsace dont la Région pour le réseau de TER, les deux Départements (Bas Rhin et Haut Rhin) pour les cars interurbains et 7 collectivités territoriales urbaines (3 villes moyennes : Strasbourg, Mulhouse et Colmar et 4 petites villes).

Pour la première fois en France, un SIM a été lancé en ayant recours à un contrat de Partenariat Public Privé (PPP). La personne publique signataire est le Conseil Régional d'Alsace (portant une convention multipartenariale avec les AOT d'Alsace). Le partenaire privé retenu est Cityway et le contrat dure 10 ans ce qui permet d'envisager des évolutions.

La signature a eu lieu en avril 2009, le but étant de lancer le SIM, un an après : la 1ère livraison s'est faite fin décembre 2009 et le lancement officiel le 1<sup>er</sup> février 2010.

### *Quelques chiffres*

- 10 réseaux de transport
- 367 lignes de transport en commun
- 6 521 arrêts
- 3 274 arrêts en correspondance
- 556 087 horaires
- 94 686 voiries
- 4730 Lieux Publics référencés - le nombre évoluera vers une importance accrue pour les sites touristiques.

Vialsace fait partie du consortium européen EU-Spirit, projet sur les systèmes distribués en Allemagne, Suède et Danemark. L'idée est de créer des ponts entre ces SIM pour aboutir à un réseau à l'échelle européenne.

### *Les différentes fonctionnalités*

- Calculateur d'itinéraire multimodale d'adresse à adresse – information cartographique à l'appui
- Fiches horaires – fiches horaires personnalisées
- Information globale sur l'ensemble des Réseaux
- Information tarifaire ; textuel liée à chaque réseau
- Accessibilité
- Perturbations - actualités ; il s'agit de perturbations prévues ou prévisibles pas en temps réel
- Un espace adhérent qui permet de préenregistrer des données
- Version française, anglaise, allemande
- Version téléphone portable

### *Visite du site*

**Jean-Claude Bildstein** de Cityway, donne un aperçu du site en montrant la page d'accueil avec les informations classiques des SIM : représentation cartographique des réseaux avec interactivité, présentation des réseaux, zones de saisie, espace personnel, rubrique d'information sur les perturbations, actualité des réseaux.

Le recours au PPP incite à valoriser le service de manière à en diminuer le coût d'exploitation et à en améliorer les performances. Par exemple, il est possible d'intégrer des messages publicitaires ; d'intégrer le service Vialsace sur d'autres sites internet par exemple.

La recherche d'itinéraires peut se faire à partir d'une adresse, d'un arrêt, d'un point d'intérêt... On peut intégrer le véhicule individuel en rabattement en plus des transports publics lorsque le lieu est mal desservi par les transports publics.

Au début, il était prévu de valoriser chaque itinéraire selon sa consommation de CO2. Mais les AOT ont opté pour une information sur la consommation CO2 et l'équivalent en véhicule individuel pour éviter de mettre en concurrence plusieurs modes de transport.

Le site internet est accessible par téléphone portable également, utilisant une interface adaptée à l'environnement mobile et proposant les mêmes fonctionnalités :

<http://mob.vialsace.eu>

Il est possible pour les téléphones qui proposent le GPS de sélectionner le lieu de départ à partir de la position actuelle.

### *Les évolutions prochaines*

Les évolutions suivantes sont prévues pour le SIM Alsace à plus ou moins long terme :

- un calcul d'itinéraires transfrontaliers à travers le protocole d'EU-Spirit sera possible d'ici quelques semaines.
- l'Intégration du mode Vélo avec le référencement des pistes cyclables et des parcs à vélos sera effectif à partir de l'été 2010.

### *Evolutions envisageables*

- une application Iphone pour le guidage piéton et l'information Transports en Commun est en cours de développement ;
- la prise en compte de l'offre de covoiturage est également un service envisageable ;
- Une information temps réel sur notamment les délais d'attente est prévue ;
- A long terme, la Région Alsace envisage de développer un titre de transport multimodal avec un paiement en ligne.

**Jean-Claude Bildstein** explique en conclusion qu'il existe une réelle motivation de participer à des projets innovants du point de vue Recherche et Développement notamment avec une participation au Pôle « Véhicule du Futur », à une collaboration avec le PREDIT et DEUFRAKO ainsi qu'une implication au niveau projets européens.

Il passe ensuite en revue les différentes actions de communication qui ont accompagné le lancement du SIM, spots publicitaires, affiches, etc...

### **Questions/Réponses**

*Comment est-il possible de mesurer le service attendu ? Au bout de 10 ans que se passe-t-il ? Pourquoi pas une autre formule que le PPP ?*

Le choix du PPP est lié à ce que permet ce type de contrat par comparaison à un marché public classique : des recettes possibles, des évolutions sans passer par des avenants ; de plus, après 10 ans, les AOT redeviennent propriétaires du service.

Le contrat est blindé par rapport à la qualité de service qui permet des contraintes et un rendu régulier sur l'exploitation du SIM.

*Comment s'est déroulée la mise à disposition des données et quels ont été vos rapports en particulier avec la SNCF dans ce cadre ?*

Un dialogue a été entamé avec chaque AOT pour la mise en œuvre du SIM et elles se sont engagées à fournir leurs données. Des interfaces ont été développées avec leurs systèmes pour mettre en œuvre une procédure qui soit la plus automatique possible. La collaboration avec la SNCF s'est faite de la même manière.

Claire Heidsiek souligne que la Région a signé une convention avec la SNCF intégrée à la convention TER globale décrivant les droits et devoirs de chaque partie sur la transmission des données.

*Avez-vous réfléchi aux systèmes de données complémentaires comme ceux développés à Nantes, Bruxelles ou La Rochelle ?*

Le SIM a été lancé il y a 10 jours seulement. Donc, pour l'instant la Région s'est focalisée sur la réalisation d'un calculateur précis. De même, concernant l'information tarifaire, elle est pour l'instant uniquement textuelle. Il n'existe pas de réflexion pour le moment sur la possibilité de développer des services à caractère plus privé..

*Le calcul d'itinéraire optimise-t-il le nombre de sièges transportés (pour les transporteurs) ?*

**Claire Heidsiek** fait la même réponse que pour la question précédente. Pour le moment, le souci est d'améliorer le cadencement afin améliorer l'offre existante en modifiant les horaires.

*La Région Alsace a-t-elle réfléchi à une possible collaboration avec les régions voisines ?*

La Lorraine, en l'occurrence, n'a pas encore mis en place de SIM donc la question ne se pose pas.

## **Robert Stakowski, Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, MAPPP**

### **Le contrat de Partenariat Public Privé**

#### *Rappels sur le contrat de partenariat*

Le contrat de partenariat a été instauré par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004. Cette dernière traduit une nouvelle pensée en matière de dépenses publiques. La France, dans le passé, avait le souci de fabriquer elle-même (fabrique des cordes à Rochefort pour les navires sous Louis XIV ou fabrique de vélos pour les policiers à la Manufactures des cycles de Saint-Etienne). L'idée est d'en finir avec ce système et l'objectif est de trouver directement sur le marché les services, les systèmes et les équipements qui répondent aux besoins. Le contrat de

partenariat remet en cause les aspects économiques, sociaux et fiscaux. Il utilise un montage financier public interfacé avec un montage financier privé.

Le partenaire privé n'est payé qu'à la mise en fonctionnement du système. Le contrat de partenariat incite ainsi à diminuer les délais et c'est un accélérateur de la réalisation des investissements. C'est aussi un moyen de réduire les coûts. Le fait d'enchaîner dans le temps la réalisation d'un investissement, puis son exploitation, minimise les risques et c'est un moyen pour les finances publiques de payer moins. Le partenaire privé est motivé et prend des initiatives sur la qualité de service. Au bout de 4 ou 5 ans d'expérience cette amélioration de la qualité de service est constatée.

Aujourd'hui le contrat de partenariat a été très largement ouvert grâce à la loi du 28 juillet 2008 : Il s'agit de faire du contrat de partenariat un instrument qui trouve pleinement sa place dans la commande publique, et non plus un simple outil d'exception.

Le contrat de partenariat a été dopé six mois plus tard par le plan de relance. Tous les pays européens ont recherché des solutions pour parer à la crise. Les grands pays européens ont conclu que le contrat de partenariat était un bon outil et jouait un effet de levier intéressant. L'Union européenne a créé un dispositif de coordination des outils PPP en Europe (EPEC - European PPP Expertise Centre). Il est hébergé par la banque européenne d'investissement. ([http://www.eib.org/attachments/press/2008-005-fact\\_sheet\\_epec\\_en.pdf](http://www.eib.org/attachments/press/2008-005-fact_sheet_epec_en.pdf))

### *Les risques*

Le contrat de partenariat agit fortement sur les risques pris par la personne publique. Des risques élevés de dérive de coûts et de délais existent dans le domaine des TICs. Le partenaire public les maîtrise mal (exemple du chantier Copernic - Projet de modernisation du système d'information de l'administration fiscale française) et les industriels du secteur sont considérés comme étant les mieux placés pour gérer ces projets : la méthodologie, la qualité de service, l'expérience sont mieux assurés par les industriels dont c'est le métier.

Le contrat de partenariat, notamment lors du dialogue compétitif, pose la question du partenaire le mieux placé pour supporter tel ou tel risque. Dans le cas d'une délégation de service public, c'est le privé qui assure tous les risques. Dans un contrat de partenariat, chaque risque est analysé et affecté au bon partenaire. La répartition des risques entraîne une optimisation des délais, des coûts, des prix.

Le contrat de partenariat est conclu après élaboration d'un calcul économique qui établit un bilan . Ce calcul prend en compte les risques.

### *La mutualisation*

Le contrat de partenariat se prête mieux à des logiques de mutualisation que tout autre outil de la commande publique. Au lieu de développer un SIM par région, on pourrait parvenir à grouper des régions au sein d'un même contrat de partenariat de manière à atteindre des coûts optimisés. (on pourrait gagner un facteur de 1 à 10).

### *Conclusion*

Le contrat de partenariat est un outil de gestion publique. Il relève d'une problématique européenne. Il a été envisagé de réaliser des projets européens en contrat de partenariat. Galiléo aurait pu être réalisé dans ce cadre.

C'est un outil d'accélération de la croissance. L'AFIMB permettra de favoriser la mutualisation. La conception d'une structure inter-régionale est un des éléments clés de l'optimisation du processus PPP.

### *Questions/Réponses*

**Jean-François Janin** remercie la MAPPP qui a été d'une grande efficacité pour la Région Alsace. Elle a pris le soin d'écouter la MTI qui lui a soumis de petits projets (projets de 1 à 2M€). Il insiste sur le fait que l'ensemble des réflexions doivent être mutualisées. Le SIM Alsace est un exemple qui fonctionne. Les partenaires publics et privés s'en félicitent.

**Gilles de Chanterac** demande quels sont les exemples de montage de la structure de décision.

**Robert Stakowski** a tiré ses réflexions non pas de l'existant français mais de l'existant britannique (les britanniques ont été les premiers à mettre au point ce processus après l'ère Thatcher). Au Royaume-Uni, l'équivalent de la MAPPP est constitué d'une équipe, à la demande du trésor britannique, qui intègre à la fois des compétences industrielles et financières. Elle est composée de 90 personnes alors que la MAPPP ne compte que 10 personnes.

## **Vers l'Europe des transports intelligents : la directive ITS, la suite du projet LINK**

### **Jean-François Janin, MEEDDM-MTI**

#### **Présentation de la Directive ITS**

##### *Plan d'action ITS et discussions*

La Commission Européenne a publié la version de la directive, intégrant un plan d'actions et les conclusions de ses travaux en décembre 2008. Cette proposition a été adoptée après 1 an de consultations internes et externes. Dans le plan d'actions qui comportait une trentaine de points, quatre à cinq points ont été identifiés comme prioritaires. Les discussions ont commencé début 2009 avec un soutien plus prononcé du Parlement que du Conseil. Au bout de 6 mois, le Parlement a émis un accord sur le principe. Les suédois ont pris la présidence au second semestre 2009 et ont cherché à faire aboutir cette directive.

##### *Actions prioritaires*

Dans le texte, qui est à ce jour à peu près stabilisé, quatre à cinq points prioritaires ont été mis en évidence :

- la fourniture de services et l'information multimodale : l'information multimodale a été déployée au Royaume-Uni, son déploiement peut donc s'effectuer ailleurs et le coût de sa mise en place par rapport aux services qu'il peut rendre est relativement faible

- l'information trafic, située dans le domaine de la route, mais se rattachant à l'information multimodale
- l'information liée à la sécurité routière
- les applications relatives à la sécurité et à la sûreté : « e-call », système d'appel d'urgence paneuropéen embarqué à bord des véhicules qui utilise le numéro d'urgence européen 112 en cas d'accident. La Directive en décrit la base juridique ; la fourniture d'information sur la localisation et éventuellement la réservation de places dans les parkings sécurisés pour les poids lourds.

### *Valorisation de la position française*

Dans le cadre des actions prioritaires, deux comités seront constitués :

- Un comité d'experts désignés par les Etats membres
- Un comité consultatif composé d'une vingtaine de personnes sollicitées pour l'évaluation globale du dispositif.

Participer à ces instances est stratégique et permettra d'affirmer la position française. Le lobbying a en effet un rôle prépondérant dans le mécanisme de décision européen.

Dans la directive, la notion de transport intelligent est présente: des services (et donc pas seulement des objets) sont rendus à un ensemble d'usagers. Des services seront homologués dans certains pays et cette homologation sera reconnue pour l'ensemble des pays européens.

L'idée d'un plan d'actions ITS national permettrait de communiquer sur la position française, de recenser les systèmes existants ainsi que les normes. La négociation sur les standards prendra une place importante : c'est un des moyens de discussion au plan international.

### *Rôle de l'AFIMB*

L'AFIMB commence à exister : le projet d'arrêté a été accepté par l'ensemble des services du Ministère qui ont été appelés à formuler un avis. La prochaine réunion du Comité paritaire se réunira prochainement pour valider l'arrêté. Les moyens de communication sont déjà mis en place et les moyens humains se développeront dans les semaines à venir afin de lancer des opérations comme la mise en réseau des SIM. Un contrat a été conclu avec un prestataire, assistant à la maîtrise d'ouvrage pour mener les opérations de montage de la plateforme AFIMB dans le cadre d'un PPP (sous réserve que la MAPPF accepte ce type de montage). Une convention a été signée entre l'IGN et la DGITM afin que le Géoportail soit un support d'information géographique pour les services d'information multimodale.

## **Bernard Basset, ATEC-ITS France**

### **Rôle de l'ATEC dans la Directive ITS**

#### *Présentation de l'ATEC-ITS France*

L'ATEC rassemble les professionnels et techniciens de l'exploitation durable des systèmes de transports terrestres urbains et interurbains de voyageurs et de marchandises. Elle facilite les échanges et aide à la promotion des techniques et du savoir-faire français sur le marché

intérieur. L'ATEC a été créée dans les années 70. Elle bénéficie du soutien du MEEDM et de son réseau scientifique et technique. Les membres de l'ATEC sont le MEEDM, les collectivités locales, les instituts de recherche et universités, les grandes entreprises, les opérateurs de transports, les autorités organisatrices (STIF), les consultants et jeunes entreprises (SSII), les syndicats professionnels.

L'ATEC gère des groupes de travail ciblés sur les stratégies ITS, la sécurité routière & télématique, l'information multimodale, les ITS et Fret/logistique, l'appel d'urgence, la Directive ITS.

Ces groupes sont présentés sur le site de l'Association : [www.atec-itsfrance.net](http://www.atec-itsfrance.net) .

### *Rôle de l'ATEC dans le cadre de la Directive ITS*

**Bernard Basset** est le représentant de l'Association ATEC-ITS France qui sera un des supports sur lequel la France pourra s'appuyer pour bâtir le plan national des ITS et représenter la position française dans le cadre de la Directive européenne ITS dans les instances françaises et européennes.

Le groupe de travail sur la Directive ITS comprend pour l'instant des représentants des conseils généraux, de l'association des sociétés françaises d'autoroute (ASFA), de la direction des infrastructures de transport du Ministère, l'ensemble des gestionnaires du réseau routier, des représentants des constructeurs automobiles, des transporteurs de fret, des opérateurs de télécommunication, des consultants spécialistes en normalisation, la MTL.

### *Déroulement des actions*

Un premier plan d'action, tenant compte des acteurs concernés par la Directive, a été produit. Cette première position évoluera dans le temps. Ce texte a été envoyé aux rapporteurs des commissions des affaires européennes du Sénat et de l'Assemblée. Une version anglaise sera envoyée à la Commission Européenne.

La préparation détaillée du plan d'actions français s'établira en 2010 et en partie sur 2011. Un état de l'existant, des normes et standards utilisés, sera dressé. Ensuite il sera question de décrire le processus de modernisation ou d'installation de nouveaux systèmes.

Une journée sera organisée à la fin du printemps pour exposer l'état des réflexions et essayer de réfléchir à l'établissement d'une charte entre les producteurs industriels de solutions et les consommateurs (acheteurs généralement publics) destinée à développer des systèmes standardisés, les plus mutualisés possibles.

Il sera probablement nécessaire d'entreprendre des études plus détaillées pour approfondir chacun des points prioritaires de la Directive.

**Jean-François Janin** précise que l'idée est de mettre en place un mécanisme pour répondre aux questions qui vont se poser. Des acteurs ont travaillé ensemble depuis longtemps dans des domaines d'activités liés aux systèmes d'information transport. (exemple de la PREDIM). Les réunions des groupes de travail vont se poursuivre. Le Comité d'orientation de l'AFIMB sera un lieu où il sera possible de débattre sur des spécifications.

Dans le domaine de la gestion routière, un partenariat est en train de se constituer entre l'Etat, l'ensemble des départements (Assemblée des départements de France - ADF), et le réseau scientifique et technique pour continuer à gérer des routes construites il y a plusieurs années

par l'Etat et qui en était le propriétaire. Il faudra tenir compte de la position des Départements et de leur avis sur les spécifications.

Les appels d'urgence sont plus compliqués à gérer car ils font appel à plusieurs ministères. Un effort particulier devra être effectué pour mieux identifier les besoins et les objectifs.

Les outils PPP et le Géoportail peuvent permettre de mettre en contact des acteurs.

Les plateformes ouvertes multiservices nécessitent des coopérations et des méthodes. Le Grand Emprunt est une opportunité. Le texte cite des points sur la ville numérique et les transports intelligents.

## **Guillaume USTER, INRETS – Pôle de compétitivité I-Trans**

### **Quelques réflexions à la suite de la journée d'information**

Selon **Guillaume Uster**, le terme ITS s'apparentait à la voiture et à la circulation dans des corridors. Mais l'Europe n'est pas uniquement constituée de corridors ; elle comporte aussi des conurbations urbaines (70% des européens vivent en ville). La voiture ne peut pas être partout et il faut faire l'interface avec d'autres modes. Les exposés sur TISA, ETTIN sont centrés sur l'information routière avec une volonté de s'ouvrir aux autres modes.

Les ITS intègrent également les échanges de données entre les véhicules. Les exposés n'ont pas traité les échanges de données de voyageur à voyageur. C'est une pratique qui commence à émerger. Les systèmes complexes qui ont été imaginés risquent d'être mis en porte à faux par les données échangées par les voyageurs. Une réflexion est à mener sur ce sujet.

LINK est un projet sur l'intermodalité qui porte essentiellement sur les transports collectifs. La comodalité est une notion introduite par la Commission européenne qui définit une approche de l'ensemble des modes de transport et leur combinaison. Elle s'applique au transport de voyageurs et au transport de fret. Elle vise à utiliser le mode de transport le plus pertinent.

La mobilité raisonnée peut être comparée à l'agriculture raisonnée : l'agriculture intensive produit au maximum avec des engrais, l'agriculture biologique respecte les activités biologiques des sols et favorise la biodiversité, l'agriculture raisonnée dose les engrais à l'aide des nouvelles technologies (GPS) et effectue l'arrosage nécessaire. En dressant le parallèle avec l'agriculture, on peut imaginer une mobilité raisonnée c'est à dire suffisante et pas excessive. Des outils sont à inventer comme le GPS multimodal pour aider à mieux se déplacer et utiliser le mode le plus pertinent.

Le gisement de données de mobilité n'est qu'une ressource qu'il faut aller chercher. Il faudra fabriquer des systèmes d'information transparents pour l'utilisateur : à l'avenir les informations parviendront naturellement à l'utilisateur en fonction de la nature de son déplacement.

Pour parvenir à une mobilité raisonnée, il faut mettre au point les outils de pédagogie destinés à la mobilité durable et inciter l'utilisateur à utiliser les modes de transport les plus propres. L'encouragement par le système de la monnaie citoyenne est un des moyens d'y parvenir.