

PREDIM

Plateforme de Recherche et d'expérimentation pour le développement de
l'information multimodale

QUESTIONNAIRE D'EXPERTISE

Sommaire du projet

I – IDENTIFICATION

Informations relatives au rédacteur de la fiche

Prénom : Alain NOM : CHAUMET
Organisation : IGN
Adresse postale : 2 avenue Pasteur 94165 SAINT-MANDE
Téléphone : Télécopie :
Adresse électronique : alain.chaumet@ign.fr

Informations relatives au projet expertisé

Titre : POTIMART

Porteur du projet (ou maître d'ouvrage)

Organisation :

Chef de projet : Prénom : Roger NOM LAMBERT
Fonction : MEDDAT MTI
Adresse postale :

Téléphone

Télécopie

Adresse électronique : roger-r.lambert@developpement-durable.gouv.fr

Partenaires : (nom de l'organisation et du responsable au sein de l'organisation)

Christophe Duquesne – DRYADE Tél : 01 30 21 43 49 christophe.duquesne@dryade.net

Patrick Gendre – CETE Méditerranée Tél : 04 42 24 76 87 pat.gendre@developpement-durable.gouv.fr

Frédéric Schettini – MobiGIS Tél : 05 81 60 80 81 ou 06 89 35 28 97 fschettini@mobigis.fr

Nature du projet

Etude et recherches

Etude préalable à une expérimentation

Expérimentation

Développement technique ou technologique

X

Valorisation/diffusion

II – RAPPORT D'EXPERTISE

Noter selon une grille A (++), B (+), C (-).

Si la rubrique est sans objet du fait de la nature du projet, barrer la ligne correspondante
Au bas de chaque rubrique titre –teintée en grisé- ajouter si nécessaire un commentaire.

II.1 OBJECTIF	A	B	C
1 - Clarté de l'objectif poursuivi			X
2 – Insertion dans une politique globale de déplacements		X	
3- Modes de déplacement couverts (VP, TC, autres...)			X
4- Articulation avec les autres moyens de développement de l'intermodalité			
<p>L'action décrite en 3a relève de la promotion d'un outil, mais est exprimée sous la forme « analyse de besoins : c'est peu clair. Il serait préférable de renommer 3a « Opérations pilotes » Le panorama des modes de déplacements couverts devrait exprimer explicitement la notion de « véloroutes et voies vertes » ; la question des stationnements véhicules et points de location véhicule et vélos devrait aussi figurer explicitement.</p>			

II.2 SAVOIR FAIRE, METHODOLOGIE	A	B	C
1 – Existence de l'ensemble des savoir faire requis		X	
2- Qualité de la méthodologie		X	
3- Qualité du partenariat et de l'équipe projet (1)		X	

(1) Le partenariat est apprécié en fonction des compétences individuelles de chacun des partenaires et de sa complétude par rapport à l'objectif du projet.

II.3 INTERET SCIENTIFIQUE ET/OU TECHNIQUE	A	B	C
1 – Originalité de la démarche	X		
2 – Caractère public des résultats	X		
3 – Prise en compte de l'état de l'art (au niveau national et international)			X
4- Contribution au développement de systèmes/services d'information multimodale	X		
<p>La prise en compte des standards en bases de données géographique est insuffisante ; la seule référence est GDF qui est spécialisée sur le routier et considère les autres modes de transport comme des éléments de décor. Ceci ne permet pas d'évoluer vers l'intermodalité. La prise en compte d'INSPIRE (standard européen en cours de définition en 2009) permettrait au contraire d'avoir cette ouverture vers l'intermodalité et la prise en compte de l'environnement des réseaux de transport.</p>			
<p>Le projet phase II indiquait ceci : « Calage des arrêts TC Le cas échéant, les positions des arrêts TC doivent être recalées par rapport au réseau routier de référence. En l'occurrence le travail a été fait sous ArcGIS en amont de SYNTHÈSE, pour s'assurer que les arrêts étaient bien positionnés sur les tronçons Multinet. » ce qui n'est pas acceptable du point de vue de la puissance publique. En effet, le « réseau routier de référence est celui du « Référentiel à Grande Echelle » que l'IGN est chargé de réaliser. Il se trouve fort heureusement que Multinet a été bâti à l'aide du RGE (à vérifier tout de même si</p>			

c'est partout vrai).

Le projet phase II indiquait : » Notons ici que l'Autorité Organisatrice (AO) de Toulouse, Tisseo-SMTC, a choisi les données Navteq pour son référentiel, et devrait recalculer sur le même principe la position de ses points d'arrêt et tracé de lignes par rapport à cette base de données. » sans voir de problème ; or Navteq N'EST PAS conforme RGE du point de vue localisation.

De même sont évoquées les API Google ou Viamichelin qui NE PRESENTENT PAS le réseau routier de référence.

La question du référentiel géographique à utiliser est FONDAMENTALE pour assurer ensuite une information voyageur avec des données très détaillées en interopérabilité intermodale.

II.4 CONTEXTE ET POSITIONNEMENT			
1 - Participation des acteurs du transport au projet	X		
2- Prise en compte des usagers	-----	-----	-----
3 - Prise en compte des questions d'organisation	-----	-----	-----
4- Prise en compte des aspects économiques et juridiques	-----	-----	-----

II.5 BUDGET ET ASPECTS ECONOMIQUES			
1- Qualité et pertinence du budget		X	
2 - Réalisme du coût		X	
3 - Délai de réalisation		X	
4 - Faisabilité économique (réalisme du plan d'exploitation ou de commercialisation	X		

II.6 ASPECTS TECHNIQUES			
1 - Caractère innovant et performances	X		
2 - Risques liés aux techniques utilisées	X		
3 - Ouverture et évolutivité de l'architecture, spécification des interfaces	X		
4 - Qualité de l'interface utilisateur (2)	-----	-----	-----
5 - Existence d'une documentation	-----	-----	-----

(2) au sens supports techniques, c'est-à-dire supports de diffusion/télécoms/IHM

II.7 REUTILISABILITE			
1- Possibilité de réutiliser les résultats sur d'autres sites	X		
1- Possibilité de réutiliser les données	X		
2- Possibilité de réutiliser les outils techniques	X		
3 -Possibilité de réutiliser les éléments juridiques et organisationnels	-----	-----	-----
4- Possibilité de réutiliser les éléments économiques et de marketing	-----	-----	-----

II.8 EXTENSIBILITE ET REPRODUCTIBILITE			
1- Possibilité d'interfaçage avec d'autres services (transport ou autres)	X		
2 - Reproductibilité du service sur d'autres sites	X		
3- Contribution à la normalisation et à la création de standards	X		
4 - Utilisation de matériels et outils du commerce	X		
5 - Prise en compte de la formation des personnels	-----	-----	-----
6 - Prise en compte de la sensibilisation des usagers	-----	-----	-----

III ELEMENTS COMPLEMENTAIRES D'APPRECIATION			
1-			
2-			
3-			
4-			
5-			
6-			

IV COMMENTAIRES ET APPRECIATION D'ENSEMBLE
<p>Excellent potentiel du projet à condition d'améliorer les points considérés actuellement comme négatifs.</p> <p>La définition du projet pourrait être encore améliorée en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rassemblant les volets 3a et 3 d dans une même définition d'opérations pilotes - introduisant un volet « benchmarking » par exemple avec Kizoom et un utilisateur de Google Transit ou autre.

V PROPOSITION DE L'EXPERT	
Cocher la case correspondante	
A - Proposition de grand intérêt	X
B - Proposition d'intérêt moyen	
C- Proposition d'intérêt faible ou hors sujet	
Précisions ou compléments à apporter par le porteur du projet	

DATE : 8 avril 2009

Signature : Alain CHAUMET