

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

QUESTIONNAIRE D'EXPERTISE

Sommaire du projet

(...)« l'étude présentera l'apport potentiel d'un opérateur multimodal, à savoir :
-Pour les opérateurs de service d'information, la constitution d'une offre de données homogène, appropriée pour alimenter des services d'information aux voyageurs, accessible sous des conditions claires, et stable dans le temps. L'existence de cette offre leur permettra d'investir dans l'élaboration de services au grand public.

- Pour les exploitants de transports fournisseurs de données, l'apparition d'un demandeur de données ayant les compétences techniques suffisantes en matière de transports, mais ouvert aux besoins des médias et des opérateurs de télécommunications.

Rôle

Pour bien définir le rôle de l'opérateur de contenu, l'étude cherchera à déterminer la meilleure délimitation de son activité par rapport à celle des exploitants qui fournissent les données(et qui, souvent, diffusent directement des informations aux voyageurs eux-mêmes), ainsi que par rapport à celle d'un média ou d'un opérateur de bouquet de service d'information.»(...)

I – IDENTIFICATION

Informations relatives au rédacteur de la fiche

Prénom : Réginald NOM : BABIN
Organisation : GART
Adresse postale :17 rue Jean DAUDIN 75015 PARIS
Téléphone : 01 40 56 30 60 Télécopie : 01 45 67 80 39
Adresse électronique : reginald.babin@gart.org

Informations relatives au projet expertisé

Titre :**Etude du rôle et de l'économie d'un opérateur de contenu dans l'information multimodale**

Porteur du projet (ou maître d'ouvrage)

Organisation : **CARTE BLANCHE CONSEIL**

Chef de projet : Prénom : GILDAS NOM : BAUDEZ

Fonction : Directeur

Adresse postale :

Téléphone

Télécopie

Adresse électronique :

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

Budget :

Nature du projet

Recherche	<input type="checkbox"/>
Etude générale	<input checked="" type="checkbox"/>
Etude préalable à une expérimentation	<input type="checkbox"/>
Expérimentation	<input type="checkbox"/>
Développement ou innovation technologique	<input type="checkbox"/>
Valorisation/diffusion	<input type="checkbox"/>

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 – Enjeux en terme de service apporté		x	
3- Modes de déplacement couverts (VP, TC, autres...)		x	
4- Articulation avec les autres moyens de développement de l'intermodalité			x
<p>L'objectif de l'étude en elle même est clairement défini. Cependant, compte tenu des enjeux, il serait souhaitable que cet objectif soit revu et davantage précisé. Dans le cas de l'information multimodale, il ne peut s'agir de déterminer uniquement le rôle d'un opérateur de contenu. Un tel opérateur de contenu ne peut intervenir que dans le domaine de l'information en temps différé ; la problématique de détermination de son rôle et de son économie est alors correctement cernée ici.</p> <p>Mais si l'on tient compte des enjeux stratégiques de l'information multimodale, et c'est le moment ou jamais de mener cette réflexion, il s'agit d'intervenir également dans le domaine du conseil et de la recommandation, mais aussi dans le domaine du temps réel, de la gestion des aléas et de la sécurité. Or cela implique une activité de régulation, de la part d'une véritable autorité régulatrice capable de faire coopérer les différents acteurs concernés par la gestion des différents trafics et flux. Ce qui est bien l'objectif poursuivi à terme pour la maîtrise des déplacements et la gestion des aléas à l'échelon d'aires qui restent à définir. Outre les aspects techniques posés (qui ne font appel à aucune technique innovante), ce sont les questions institutionnelles qui se posent dont la résolution efficiente constituerait la véritable innovation. L'information multimodale ne peut se réduire à être le prétexte de la fourniture d'informations « passives », intéressantes certes mais peu efficaces, concernant les différentes offres de possibilités de déplacement, pour être le support effectif d'activités purement mercantiles qui en seraient la véritable finalité. Il est nécessaire que l'étude proposée apporte des éléments de réflexion à ce propos, afin de permettre aux autorités concernées (autorités organisatrices et autorités publiques) de déterminer ensuite véritablement quelle structure doit être envisagée. Il semble que l'étude passe outre cet important débat, le considérant peut-être résolu alors que la question reste entière, ou prend un biais qui nous éloigne des véritables enjeux de gestion de la mobilité. Or nous avons noté que l'étude fait référence au modèle ACTIF, qui présente notamment l'exemple logique de la GESTION coordonnée des déplacements urbains, dont l'opérateur de contenu ne peut être qu'un des éléments. Cet élément ne peut être correctement défini que si l'ensemble de la structure de gestion de la mobilité est défini.</p> <p>Un opérateur de contenu ne pourra proposer, voire commercialiser, que des services susceptibles d'indiquer des horaires, des itinéraires, des points d'arrêt et de correspondance, des tarifications. En soi, ce ne sera déjà pas facile d'être capable d'offrir cette prestation globale, multimodale, et intermodale éventuellement, faisant intervenir plusieurs opérateurs, certes. Fournir un conseil en mobilité destiné à dissuader de recourir systématiquement à l'automobile, ce qui est l'objectif poursuivi par l'esprit, l'orientation, et l'articulation des textes législatifs, sera déjà d'un autre</p>			

niveau, qui excède le cadre de l'opérateur de contenu. Quant à la gestion des flux automobiles, des infrastructures et des voiries sur lesquelles se répartissent les différents modes de déplacement, elle implique la coordination de paramètres en temps réel qui excèdent également la notion d'opérateur de contenu, et dont celui-ci ne peut-être indépendant.

II.2 SAVOIR FAIRE, METHODOLOGIE

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

1 - Originalité de la démarche		x	
2 – Caractère public des résultats			
3 – Prise en compte de l'état de l'art (au niveau national et international et synergie avec les actions européennes)		x	
4- Contribution au développement de systèmes/services d'information multimodale	x		

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			x
4- Prise en compte des aspects économiques et juridiques	x		
<p>Il serait souhaitable que les attentes, les difficultés actuelles, les besoins des usagers soient mieux cernés et identifiés, afin de construire une offre de service qui tienne compte de ces éléments, sans perdre de vue la responsabilité qui incombe aux autorités qui ont en charge la maîtrise de la gestion et de la sécurité des déplacements, et qui peuvent influencer sur la logique des comportements individuels. La question n'est pas de déterminer les conditions de faisabilité d'un opérateur de contenu destiné à satisfaire d'abord les médias et les opérateurs de NTIC; ce qui semble être le cas ici.</p>			

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			
5- Crédibilité financière des partenaires			

II.6 ASPECTS TECHNIQUES			
1 - Caractère innovant et performances			x
2 - Risques liés aux techniques utilisées			
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	x		
4- Possibilité de réutiliser les éléments économiques et de marketing	x		

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			
5 - Prise en compte de la formation des personnels			
6 - Prise en compte de la sensibilisation des usagers			x

III ELEMENTS COMPLEMENTAIRES D'APPRECIATION			
1- Facilité de mise en œuvre (rapidité)			
2-			
3-			
4-			
5-			
6-			

IV COMMENTAIRES ET APPRECIATION D'ENSEMBLE
<p>L'étude est intéressante, mais son champ et son objectif doivent être redéfinis dans le cadre global des problématiques de gestion des déplacements et de la mobilité (auquel la loi SRU fait référence). Le rôle de l'opérateur de contenu doit être précisé par rapport à une architecture globale dont il ne peut être qu'un élément. L'opérateur de contenu ne peut constituer une fin en soi et un prétexte seulement utile à des opérateurs susceptibles de proposer d'autres services payants. Les enjeux de développement durable sont autrement importants et nécessitent un autre traitement de l'information multimodale.</p> <p>L'étude devrait pouvoir démontrer de quelle façon les AO peuvent jouer leur rôle de conseil en mobilité à l'aide de l'information multimodale et quelle coordination peut-être envisagée avec tous les gestionnaires d'infrastructures permettant les déplacements.</p> <p>L'information multimodale ne peut être déconnectée de l'action volontariste des autorités concernées, incitée par les textes législatifs, en faveur d'une meilleure gestion de la mobilité.</p> <p>En accord avec la raison d'être du PREDIM, si la question est bien de promouvoir toute étude ou expérimentation susceptible de répondre aux enjeux d'une meilleure GESTION globale des déplacements par l'information multimodale et la mise en œuvre de STI, et pas seulement de répondre aux attentes de services nouveaux de clients potentiels, l'étude doit être menée à condition de mieux en redéfinir la portée, les questions de fond soulevées, et les réponses qu'il est possible d'apporter.</p> <p>A défaut, une étude située en amont est nécessaire.</p>

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 : le 1 octobre 2002

Signature : R.Babin