



## Nature du projet

Recherche	
Etude générale	
Etude préalable à une expérimentation	
Expérimentation	X
Développement ou innovation technologique	
Valorisation/diffusion	X

## 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	X		
<b>1. Suite à interrogation des partenaires du projets, les cas déjà développés en 2010 (pôles d'échange et cheminement, PMR, POI et arrêts) vont être appliqués à des sites et perfectionnés grâce aux outils POTIMART par exemple, afin de les rendre exploitables par les utilisateurs. Ce point clarifie les objectifs poursuivis</b>			

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	
<b>1 existence de CAMERA phase 1</b>			

(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		
<b>2. Résultats publiés sur le site de CAMERA</b>			
<b>3. L'état de l'art prend notamment en compte les éléments normatifs comme les TS IFOPT, directive européenne INSPIRE, intégration de CHOUETTE (norme Neptune).</b>			

<b>II.4 CONTEXTE ET POSITIONNEMENT</b>			
1 - Participation des acteurs du transport au projet	X		
2- Prise en compte des usagers			X
3 - Prise en compte des questions d'organisation			X
4- Prise en compte des aspects économiques et juridiques			X
<b>1. sites pilote (RATP, Destinéo, Grand Toulouse, CG83 Var ...)</b>			
<b>2-3-4 ne sont pas dans le sujet</b>			

<b>II.5 BUDGET ET ASPECTS ECONOMIQUES</b>			
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
5 – Crédibilité financière des partenaires	X		
<b>4- n'est pas dans le sujet</b>			

<b>II.6 ASPECTS TECHNIQUES</b>			
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)	X		
5 - Existence d'une documentation	X		
<b>2 pas de risques particuliers</b>			
<b>3 évolutivité en fonction de l'évolution de certains concepts IFOPT suite aux travaux de Netex et de révision de TRANSMODEL V6</b>			
<b>4. enrichissement du démonstrateur 2010 en intégrant des outils de visualisation, lien avec les outils POTIMART</b>			
<b>5 la proposition fait état d'un rapport d'étude. Il y aura un accompagnement à la compréhension d'IFOPT pour le ou les sites pilotes. Toutefois les partenaires n'envisagent pas de formation « standard » aux acteurs du transport. Cette action est nécessaire mais entre plutôt dans le cadre d'un projet de suivi des normes/formation/accompagnement impossible à prendre en considération dans CAMERA.</b>			

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

<b>II.7 REUTILISABILITE</b>			
1- Possibilité de réutiliser les résultats sur d'autres sites	X		
2- Possibilité de réutiliser les données	X		
3- Possibilité de réutiliser les outils techniques	X		
4 -Possibilité de réutiliser les éléments juridiques et organisationnels			X
5- Possibilité de réutiliser les éléments économiques et de marketing			X
<b>1. pour une démonstration d'un site à l'autre. Les résultats sont en principe produits avec les données du site (voir 2)</b>			
<b>2. principe de réutilisation des données, surtout en opendata</b>			
<b>4-5 pas concernés</b>			

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		X	
6 - Prise en compte de la sensibilisation des usagers			X
<b>1 - Intégration avec CHOUETTE et outils de POTIMART</b>			
<b>5 – A indiquer dans la proposition compte tenu de la complexité du sujet</b>			
<b>6 – pas concerné</b>			

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

IV COMMENTAIRES ET APPRECIATION D'ENSEMBLE			
<p>IFOPT, en tant que TS Technical Spécification, devrait prochainement passer en norme CEN afin que ce modèle de données puisse s'affirmer au niveau ISO. Cette stratégie intervient au moment où ERA (European Railway Agency) pousse à l'utilisation de TRANSMODEL mais aussi d'IFOPT pour développer des interfaces entre le rail et l'urbain. Toutefois le modèle de données IFOPT devrait évoluer au cours des prochains mois suite aux travaux de Netex qui intègrent une partie des concepts IFOPT et de la révision TRANSMODEL V6. <b>Bien évidemment ces évolutions devront être prises en compte dans le démonstrateur.</b></p> <p>IFOPT est utilisé par le STIF, du moins en partie. La SNCF commence à s'y intéresser aussi. En Europe des pays comme l'Allemagne utilisent IFOPT. <b>Des retours seraient intéressants</b> dans le cadre du projet. Il s'agit en effet de cas d'utilisation réels et non plus d'expérimentation. Les partenaires du projet sont prêts à prendre en considération cette demande dès le démarrage du projet (retours d'utilisation d'IFOPT dans le cadre de projets européens) en étant prudents sur le temps de travail de cette investigation. <b>Dans le suivi du projet, ce point ne doit pas échapper.</b></p> <p>Le projet intègre <b>l'accompagnement à la compréhension d'IFOPT pour le ou les sites pilotes</b>. Toutefois les partenaires n'envisagent pas de formation « standard » aux acteurs du transport en général. Cette action est nécessaire mais entre plutôt dans le cadre d'un projet de suivi des normes/formation/accompagnement impossible à prendre en considération dans CAMERA. (IFOPT est une TS publiée en 2008 mais a encore faiblement pénétré le monde des TC)</p> <p>Les cas déjà développés en 2010 (pôles d'échange et cheminement, PMR, POI et arrêts) vont être <b>appliqués à des sites et perfectionnés</b> grâce aux outils POTIMART par exemple, afin de les rendre exploitables par les utilisateurs. Il n'est pas prévu de créer d'autres cas d'utilisation sauf si le site pilote a des besoins non pris en compte dans les cas actuels. Si tel est le cas des financements complémentaires seraient indispensables.</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	
<b>Précisions ou compléments à apporter par le porteur du projet</b>	

DATE : 29/03/2011

SIGNATURE :